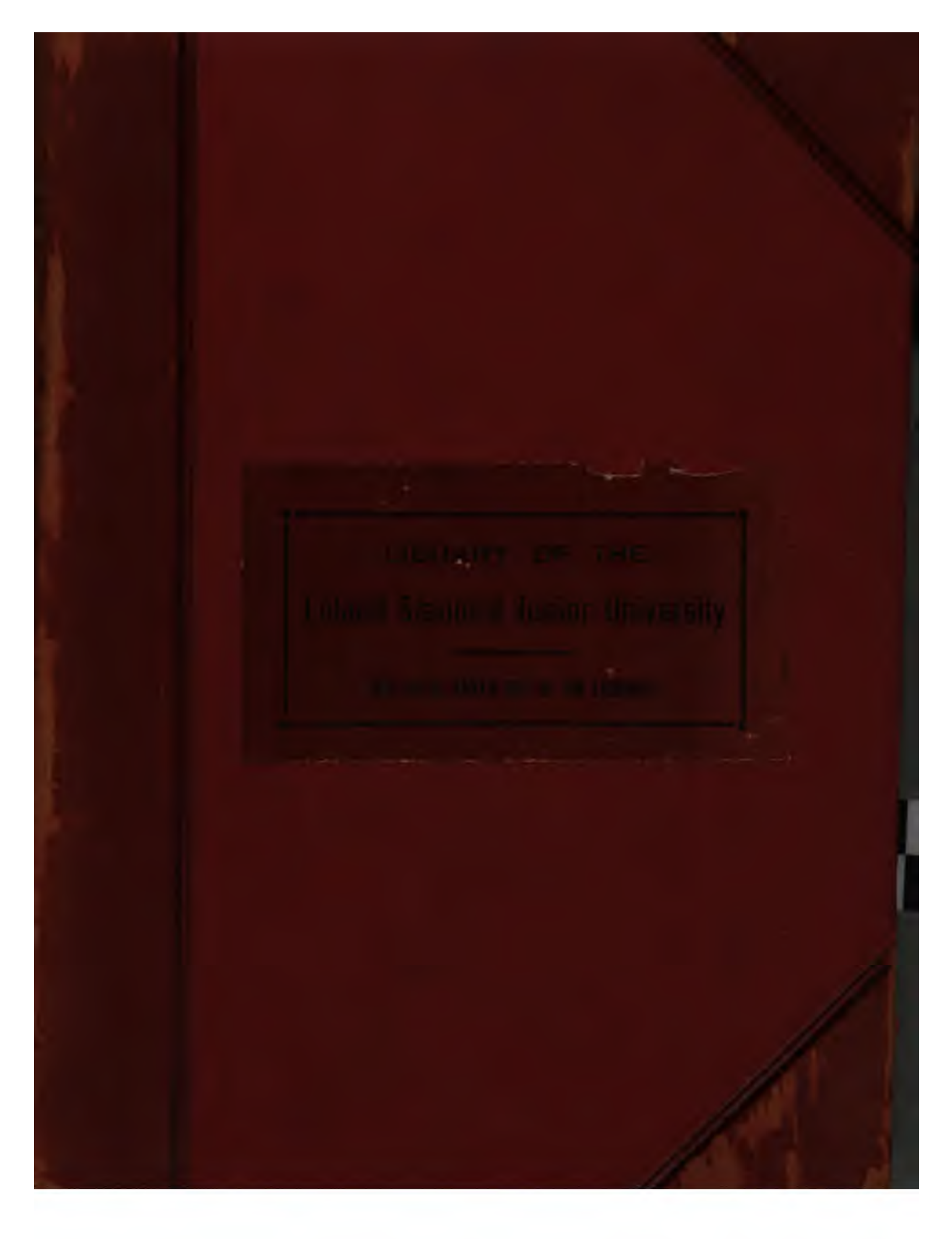
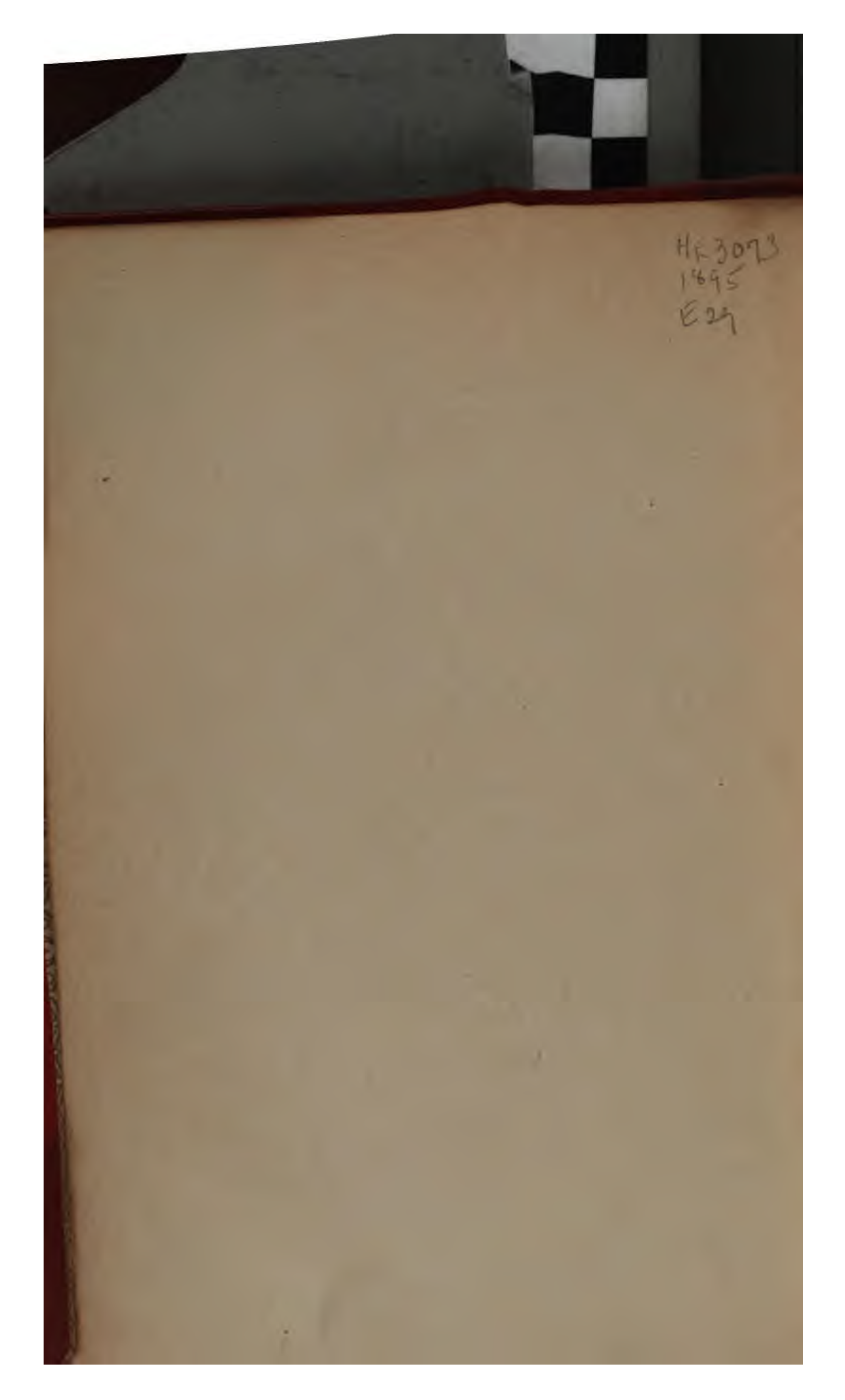

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University



Die

Verkehrs-Ordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands

vom 15. November 1892

nebst

Allgemeinen Zusatzbestimmungen

erläutert von

Dr. jur. Georg Eger,

Regierungsrath.



Hannover.

Helwing'sche Verlagsbuchhandlung.

1895.

Die

Verkehrs-Ordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands

vom 15. November 1892

nebst

Allgemeinen Zusatzbestimmungen

erläutert von

Dr. jur. Georg Eger,

Regierungsrath.



Hannover.

Helwing'sche Verlagsbuchhandlung.

1895.


LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY

Vorwort.

Mit dem 1. Januar 1893 ist durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 für die Mehrzahl der europäischen Staaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Schweiz) ein einheitliches internationales Eisenbahnfrachtrecht in Kraft getreten. Die Einführung dieses einheitlichen Rechts, welches nur auf den externen Eisenbahnfrachtverkehr, d. h. auf die aus dem Gebiete eines Staates in das Gebiet eines anderen Staates übergehenden Transporte sich beschränkt, hat im Interesse des Verkehrs die Einführung möglichst übereinstimmender und gleicher Normen für den internen, d. h. den in den Grenzen eines Staatsgebietes sich bewegenden Eisenbahnfrachtverkehr der einzelnen Vertragsstaaten nothwendig gemacht.*)

Demgemäß ist am 1. Januar 1893 auch für den internen Eisenbahnfrachtverkehr Deutschlands an Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 in Geltung gesetzt worden, deren Bestimmungen in Betreff der Beförderung von Gütern im Wesentlichen und soweit dies die obligatorischen Normen des deutschen Handelsgesetzbuchs irgend zuließen, dem internationalen Uebereinkommen

---

*) Erläuterungen des Reichs-Eisenbahnamts am 2. Dezember 1892 (Nr. 11345), betreffend die Einführung der neuen Verkehrs-Ordnung ꝛc.; v. d. Leyen, Die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Rechts. Bd. 41. S. 502.

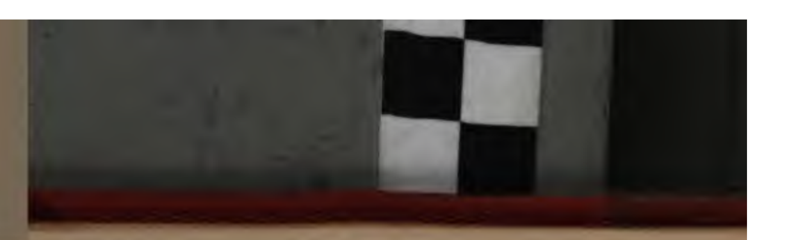
Dem Kommentare ist ein genaues Inhaltsverzeichniß vorangeschickt und ein das ganze Werk umfassendes ausführliches Sachregister beigegeben.

Der Verfasser hofft, daß der solchergestalt bearbeitete Kommentar sich als ein nützliches Hülfsmittel für die Anwendung der neuen Verkehrs-Ordnung erweisen wird.

Dr. Eger.



Inhalts-Verzeichniß.





Literatur.

I. Hand- und Lehrbücher des Handelsrechts.

Thöl, H., Das Handelsrecht in Verbindung mit dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch dargestellt, 1. Bd., 4. verm. Aufl., Göttingen 1862. — Die 5. Aufl. führt nur den Titel „Das Handelsrecht". Leipzig 1875, 76.

Goldschmidt, L., Handbuch des Handelsrechts, Bd. 1 Abth. 1, 2, Erlangen 1864. 1868; — Abth. 1 in 2. Aufl. Stuttgart 1875. — 3. Aufl. 1. Lief. 1891.

Endemann, W., Das deutsche Handelsrecht. Heidelberg 1865, 2. Aufl. 1868, 3. Aufl. 1876, 4. Aufl. 1887.

Gareis, C., Das deutsche Handelsrecht, 1. Aufl. Berlin 1879, 2. Aufl. 1884, 4. Aufl. 1892.

Behrend, J. Fr., Lehrbuch des Handelsrechts. Berlin und Leipzig. Bd. 1. Lief. 1—5. 1886—1892.

Rießer, Zur Revision des Handelsgesetzbuchs. Stuttgart 1887, 1889.

Goldschmidt, L., System des Handelsrechts. 4. Aufl. Stuttgart 1892.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts &c. 1888.

II. Kommentare zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch.

Kräwel, R. v., Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch außer dem fünften Buch und das preuß. Einführungsgesetz. Halle 1862.

Makower, H., (und S. Meyer,) Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch nebst dem preuß. Einführungsgesetze. — Für den praktischen Gebrauch aus den Quellen erläutert. 11 Auflagen. Berlin 1862—1893.

Koch, C. F., Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch, herausgegeben mit Kommentar in Anmerkungen. Berlin 1863. 2. Ausg. 1868.

Hahn, Fr. v., Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche, 2 Bde. Braunschweig 1862—67, Bd. 1 und Bd. 2 Lief. 1 und 2 in zweiter, 1871—76; Bd. 3 Lief. 1 in dritter Aufl. 1877, 1883; vierte Aufl. Bd. 1 Lief. 1 1894.

Anschütz und v. Völderndorff, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des Seerechts, 3 Bde. Erlangen 1867 — 73. Abth. 2, 2. Aufl. 1885. — 2. Aufl. Bd. 1 Heft 1 bearbeitet v. Allfeld. 1894.

Puchelt, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche mit besonderer Berücksichtigung der Praxis des Reichsoberhandelsgerichts. Leipzig 1874, 2. Aufl. 1876. 3. Aufl. 1882—85. 4. Aufl. herausgegeben v. Förtsch 1892—94.

Keyßner, H., Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch nach Rechtsprechung und Wissenschaft erläutert und herausgegeben. Stuttgart 1878 (Buch 1—4).

Gareis und Fuchsberger, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch 1891.

Staub, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche. 2. Aufl. Berlin 1894.

III. Hand- und Lehrbücher des Eisenbahnrechts.

Koch, W., Deutschlands Eisenbahnen. Marburg 1858, 1860.

Bessel und Kühlwetter, Das Preußische Eisenbahnrecht. Köln 1855, 1857.

Beschorner, Das deutsche Eisenbahnrecht. Erlangen 1858.

Endemann, Das Recht der Eisenbahnen &c. Leipzig 1886.

Schrötter, Das Preußische Eisenbahnrecht. Berlin 1883.

Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen. I. Berlin 1893.

Eger, Handbuch des Preußischen Eisenbahnrechts. I. Breslau 1890.

IV. Monographien über deutsches Eisenbahnfrachtrecht.

Hillig, Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen. Leipzig 1864.

Koch, W., Das Eisenbahn-Transportrecht. Erlangen 1866.

Wehrmann, Das Eisenbahn-Frachtgeschäft. Stuttgart 1880.

Eger, Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. 3 Bde. 1 Aufl. Berlin 1879, 1881, 1883. 2. Aufl. Berlin 1888, 1890, 1891.

Epstein, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Betriebs-Reglement mit Erläuterungen. Brünn 1872.

Levin, Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1872.

Waruschon-Jarociewicz, F., Das Eisenbahn-Transportgeschäft. Berlin 1874.

Scheele, Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1874.

Ruckdeschel, Kommentar zum Eisenbahn-Betriebs Reglement. Weiden 1880; und Reglement der Eisenbahnen in Holtzendorff's Rechtslexikon, Bd. 2.

Kühlwetter, Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. II. Abschnitt. Köln 1880.

Fleck, Das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1886. Und über „Eisenbahntarife“ in v. Stengel's Wörterbuch I. S. 341—347.

Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen. Berlin und Leipzig 1886. Und „Eisenbahn-Betriebsreglement" in v. Stengel's Wörterbuch I. S. 334 ff.

Förster (Flister), Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1886.

Schott, Das gewöhnliche Transportgeschäft und das Transportgeschäft der Eisenbahnen in Endemann's Handbuch des deutschen Handels- &c. Rechts. Bd. 3. Leipzig 1885. §§ 336—364. S. 289—530.

Endemann, Die Rechtsgrundlagen des Eisenbahntransportgeschäfts. 1882. in Busch's Archiv. Bd. 42. S. 191—290.

Goldschmidt, Handbuch I 2, 1. Aufl. § 65, 75 und „Ueber die vertragsmäßige Beschränkung der Ersatzpflicht der Eisenbahnen" im Archiv für civil. Praxis, Bd. 41 S. 406 f. Die Haftungspflicht der Eisenbahn im Güterverkehr, Zeitschr. für das ges. H.-R., Bd. 4 S. 569 f. (und die daselbst S. 569—584 cit. Literatur), Bd. 20 S. 606 ff.

Wolff, Die Haftbarkeit des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes und seine Liberirung, bei Busch Bd. 19 S. 460 ff., Bd. 20 S. 392 f. und im Centr.-Org. Bd. 2 Nr. 46, 51.

Kräwel, v., Inwieweit haftet der Frachtführer für Verlust, insbesondere durch Diebstahl des Frachtguts? bei Busch Bd. 2 S. 425—443.

Schlomka, Ueber die Haftung des Frachtführers bei äußerlich erkennbaren Mängeln der Verpackung, bei Busch Bd. 2 S. 443—445.

Ackermann, Zur Lehre vom Frachtgeschäft, Busch, Bd. 13 S. 437—440, Bd. 4 S. 406—410.

Kuhn, C., Das Frachtgeschäft, Busch, Bd. 6 S. 366 ff., 375 ff.

Koch, W., Eisenbahntransportrecht S. 21—40 und in der Zeitschr. für das ges. Hand.-Recht Bd. 10 Nr. 71.

Goldschmidt, Das receptum nautarum, Zeitschr. für das ges. Hand.-Recht Bd. 3 S. 58 ff., 331 ff.

Harder, Das receptum, Zeitschr. für Civilr. und Proz., bei v. Linde und Schulte, Bd. 18 S. 221 ff.

Swoboda, Die rechtlichen Beziehungen des Frachtgeschäfts, Oesterr. Gerichtszeitung Bd. 15 Nr. 34, 35.

Bretschneider, Ueber die Annahme des Frachtguts seitens des Adressaten, Bl. f. Rechtspfl. in Thüringen, Bd. 9 S. 6—11.

Hoffmann in Gruchot's Beiträgen zur Erl. &c. Bd. II S. 412—480, 694—764, Bd. 13 S. 1—74.

Keyßner, Haftung der Eisenbahnen, bei Busch Bd. 10 S. 60 ff.

Roßhirt, Ueber die Schadenersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen, Arch. f. civil. Praxis, Bd. 44 S. 247—286.

Grünhut, Studien zur Lehre von der Haftpflicht des Frachtführers. Die General-Reserve der Eisenbahnen, Aufsatz in D. Hand.-Bl. 1874 Nr. 13, 26.

Zander, Recht des Empfängers auf innere Prüfung, D. E.-Z. 1866 Nr. 19.

Weiß, Bemerk. zum receptum der Wirthe, Arch. f. prakt. Rechtswissensch., N. F., Bd. 5 S. 337.

Linke, Ueber die Berechtigung der Eisenbahnen zu Beschränkungen ihrer Haftpflicht für Schäden, bei Busch Bd. 4 S. 428. Die Haftpflicht der Eisenbahn bei unentgeltlicher Rückbeförderung, Centr.-Org. II Nr. 46, 61.

Otto, Ueber die Haftpflicht der Eisenbahnen. Das geltende Recht und die Autonomie der Verkehrsanstalten, Württemb. Arch. f. Recht und Rechtsw., Bd. 4 S. 83—130.

Wetter, Die Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr. Wiesbaden 1883.

Beschorner, Von der Ersatzpflicht der Eisenbahnen, Arch. f. civil. Praxis, Bd. 41 S. 393 f.

Honigmann, Zur Interpretation des Art. 424 H.-G.-B., Zeitg. d. Ver. D. Eisenb.-Verw. 1864, Nr. 23. Ueber die Haftung der Eisenbahn f. vertauschtes Reisegepäck. Busch, Arch. Bd. 8 S. 342 f.

Kubarth, Die Lieferfristen der Eisenbahn, 1876 und die internationalen Lieferfristen, 1880.

Bering in Gruchot's Beitr., Bd. 21 S. 404—440.

Leyen, v. d., Ueber den Begriff der Ablieferung, Zeitschr. f. d. ges. H.-R., Bd. 16 S. 86 f.

Exner, Der Begriff der höheren Gewalt. Wien 1883.

Hübler, Die Haftpflicht ex recepto. Leipzig 1884.

Goldschmidt, Kritik v. Thöls Hand.-R. Bd III. Zeitschr. f. d. ges. H.-R., Bd. 26 S. 606—613.

Thöl, Handelsrechtl. Erörterungen, Eisenbahnrecht und anderes Frachtrecht. Göttingen 1882.

Goldschmidt, Kritik und Antikritik. 23 angebliche Ungültigkeiten im Betr.-Regl. für die Eisenb. Deutschlands. Berlin 1883. (Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 28 S. 441—456.)

Drilling, Nochmals die angeblichen Ungültigkeiten des Betr.-Reglements f. d. Eisenbahnen Deutschlands. Deutz 1885.

Steinbach über Thöl handelsrechtliche Erörterungen in Grünhut's Zeitschrift f. Privat- u. öffentl. Recht Bd. 10 S. 199—224.

Leyen, v. d., Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. Novbr. 1892 in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Recht. Bd. 41. S. 501 ff.

Schwab, Die Neuerungen im Eisenbahn-Betriebsreglement. Wien 1892.

Buschmann, v., Das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement. Wien 1892.

V. Schreiben über das internationale Eisenbahnfrachtrecht.

Schwab, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Leipzig 1891.

Leyen, v. d., Das Berner internationale Übereinkommen in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Recht. N. F. Bd. 24 S. 1 ff.

Eger, Das internationale Übereinkommen. Textausgabe mit Anmerkungen. Breslau 1893. und Kommentar. Breslau 1894.

Gerstner, Internationales Eisenbahn-Frachtrecht. Berlin 1893. und Textausgabe. Berlin 1892.

Fuld, Das internationale Übereinkommen ꝛc. in Rassow u. Küntzel (Gruchot) Beitr. Bd. 34 S. 306 ff.

Meili, Internationale Eisenb.-Verträge und speziell die Berner Konvention. Hamburg 1887.

Rosenthal, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.

VI. Lehrbücher des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts.

Rönne, v., Das Staatsrecht des deutschen Reichs, 2. Aufl. 1876/77.

Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 2. Aufl. 2 Bde. Freiburg 1888, 1891.

Mohl, R. v., Das Deutsche Reichsstaatsrecht. Tübingeu 1873.

Meyer, G., Lehrbuch des Deutschen Staatsrechts. 2. Aufl. Leipzig 1885.

v. Stein, L., Handbuch der Verwaltungslehre und des Verwaltungsrechts, Stuttgart 1870, S. 208 f. — Handbuch der Verwaltungslehre, 2. Aufl., Stuttgart 1876, S. 402 f.

Grotefend, Das Deutsche Staatsrecht der Gegenwart. §§ 182, 183.

Meyer, G., Art. „Eisenbahngesetzgebung" in v. Holtzendorff's Rechtslexikon, I. S. 663 ff.

Hiersemenzel, Die Verfassung des Nordd. Bundes, Berlin 1867, S. 116 ff.

Thudichum, Verfassungsrecht des Nordd. Bundes u. d. Deutschen Zollvereins, Tübingen 1870, S. 344 ff.

Gerber, v., Grundzüge eines Systems des Deutschen Staatsrechts, 2. Aufl., Leipzig 1869, 3. Aufl. 1880.

Seydel, Kommentar zur Verf.-Urk. für das Deutsche Reich, Würzburg 1873, S. 69 f., 188 f.

Rösler, Lehrbuch des Deutschen Verw.-R., I. 2. § 419 ff., S. 431 ff.

Riedel, Reichs-Verfassungs-Urkunde 1871.

Fischer in v. Holtzendorff's Jahrb., Bd. I S. 412 f, II S. 211 f., IV S. 421 f.

Hänel, Die organisatorische Entwicklung der Deutschen Reichsverfassung, Leipzig 1880, und Deutsches Staatsrecht. Bd. I. 1892.

Zorn, das Staatsrecht des Deutschen Reichs. Berlin 1880, 1883.

Kirchenheim, v., Lehrbuch des Deutschen Staatsrechts. Stuttgart 1887.

Schulze, Lehrbuch des Deutschen Staatsrechts. 1881. 1886.

Krönig, Verwaltung der Preußischen Staatseisenbahnen. Breslau. 1890. 1892.

VII. Zeitschriften.

Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht; herausgegeben von L. Goldschmidt, P. Laband u. a. (seit 1858 bis zur Gegenwart 42 Bände.)

Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts, herausgegeben von F. B. Busch. Leipzig, von Bd. 29 an Berlin, seit 1862.

Centralorgan für den D. Handelsstand. Redacteur G. Löhr. Köln 1862—64, 3 Bde. Als neue Folge hiervon Centralorgan für das D. Handels- und Wechselrecht, herausgegeben von G. Löhr, seit Bd. 6 von W. Hartmann. Elberfeld 1865—73. 9 Bde. (Geschlossen.)

Hirth und Seydel, Annalen des Deutschen Reichs.

Rassow und Künzel (Gruchot), Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts.

Kohler und Ring, Archiv für bürgerliches Recht mit Einschluß des Handelsrechts seit 1888.

Laband und Störck, Archiv für öffentl. Recht seit 1886.

Grünhut, Zeitschrift für Privat- und öffentliches Recht der Gegenwart.

Böhm, Zeitschrift für internationales Privat- und Strafrecht.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport, Bern rc. seit 1893.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Leipzig — später Berlin seit 1861.

Preußisches Eisenbahn-Verordnungsblatt, seit 1878, herausgegeben im Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Preußisches Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin seit 1878, herausgegeben im Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

VIII. Sammlungen von Entscheidungen.

Entscheidungen des Preuß. Ober-Tribunals.

Striethorst, Archiv für Rechtsfälle.

Seuffert, Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.

Adler und Clemens, Sammlung von (Oesterreich.) Entscheidungen zum H.-G.-B.

Entscheidungen des Bundes- bezw. Reichs-Oberhandelsgerichts.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civil- und Strafsachen.

Braun und Blum, Annalen des Reichsgerichts.

Bolze, Praxis des Reichsgerichts in Civilsachen. Leipzig bisher 18 Bde.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Deutscher, Oesterreichischer und Ungarischer Gerichte, sowie des Centralamts für den internationalen Eisenbahntransport. Berlin seit 1885.

Röll, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen. Wien seit 1888.

Epstein, Oberstgerichtliche Entscheidungen in Eisenbahnsachen. Wien 1879.

Johow und Küntzel, Entscheidungen des Kammergerichts.

Baierische Entscheidungen in drei Sammlungen: a) Sammlung handelsgerichtlicher Entscheidungen seit Einführung des A. D. H.-G.-B.'s, herausgegeben von O. v. Völdernborff. 2 Bde. Erlangen 1865, 67. b) Sammlung wichtiger Entscheidungen des k. baier. Handels-Appellationsgerichts. 3 Bde. Erlangen 1868—70. c) Sammlung von Entscheidungen des obersten Gerichtshofs für Baiern in Gegenständen des Handels- und Wechselrechts, sowie von wichtigen Entscheidungen der k. baierischen Handels-Appellationsgerichte. Erlangen seit 1873.

Abkürzungen.

Abs. — Absatz.
Abschn. — Abschnitt.
Allg. Abf.-Vorschr. — Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften
Allg. Zus.-Best. — Allgemeine Zusatzbestimmungen.
Anw. — Anweisung.
Ausf.-Best. = Ausführungs-Bestimmung.
Bahn-Ord. — Bahn-Ordnung.
Beschl.-Beschluß.
Bes. Zus.-Best. = Besondere Zusatz-Bestimmungen.
Best. — Bestimmung.
Betr.-Regl. — Betriebs-Reglement.
Centr.-Bl. f. d. D. R. = Centralblatt für das Deutsche Reich.
Cirk.-Erl. = Cirkular-Erlaß.
Civ.-Proz.-Ord. — Civil-Prozeß-Ordnung.
E.-V.-Bl. = Eisenbahn-Verordnungs-Blatt.
Entsch. = Entscheidung.
Entw. = Entwurf.
Erl. — Erlaß.
Ges. — Gesetz.
G.-S. — Gesetz-Sammlung.
Ger.-Verf.-Ges. = Gerichts-Verfassungs-Gesetz.
H.-G.-B. = Handels-Gesetz-Buch.
Min. — Minister.
Mot. = Motive.
R.-Anz. — Reichs-Anzeiger.
R.-E.-B.-A. — Reichs-Eisenbahn-Amt.
Reichsger. — Reichsgericht.
Reichsges. = Reichsgesetz.
R.-G.-Bl. = Reichs-Gesetz-Blatt.
R.-O.-H.-G. — Reichs-Ober-Handelsgericht.
St.-G.-B. — Straf-Gesetzbuch.
Verf. — Verfügung.
Verord. = Verordnung.
Zeit. d. Ver. D. E.-V. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Einleitung.

Für das Verständnis der neuen Verkehrs-Ordnung vom 15. November 1892, deren Erläuterung den Gegenstand des vorliegenden Kommentars bildet, bedarf es einer — wenn auch nur kurzen — Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des deutschen Eisenbahntransportrechts sowie der Rechtsgrundlagen, auf welchen dasselbe beruht.

I.

Die geschichtliche Entwicklung.

A. Bis zur Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs.

Vor Einführung des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs waren die Eisenbahnen, wie alle anderen Frachtführer, lediglich den allgemeinen Normen der einzelnen deutschen Landesrechte über das Frachtgeschäft unterworfen. Es kann dahingestellt bleiben, ob und inwieweit in diesen Rechten die Grundsätze der locatio conductio oder des receptum hierbei vorherrschten. Soviel steht fest, daß nach beiden Systemen alle Frachtführer, mithin auch die Eisenbahnen zur vertragsmäßigen Abänderung der landesgesetzlichen Normen unbeschränkt befugt waren.

Die Eisenbahnen machten von dieser Befugnis, insbesondere hinsichtlich ihrer Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Verspätung einen umfassenden Gebrauch und zwar in einer der Natur ihres Transportbetriebes entsprechenden eigentümlichen Form.

Der Transportbetrieb der Eisenbahnen nahm nämlich von vornherein einen so bedeutenden Umfang an, daß sich bei der großen Zahl täglich abzuschließender Frachtverträge alsbald die Unmöglichkeit herausstellte, mit jedem einzelnen Absender sämtliche Bedingungen des Frachtvertrages speziell zu vereinbaren. Wenngleich gewisse der Natur der Sache nach spezielle und konkrete Bestandteile des Frachtvertrages (wie Bezeichnung des Guts, Gewichts, der Fracht, Namen des Absenders und Empfängers, Versand- und Bestimmungsort ꝛc.) der Natur der Sache nach der Feststellung im Einzelfalle überlassen bleiben mußten, so wurde es doch notwendig, für die überwiegende Anzahl der — der Erfahrung nach — bei allen derartigen Frachtverträgen übereinstimmend und in gleicher Weise wiederkehrenden generellen Bedingungen (Haftpflicht, Entschädigung, Lieferfrist, Annahme und Ablieferung ꝛc.) gleichmäßige Normen zu bilden, welche dazu bestimmt waren, die schwierigen und zeitraubenden Einzelvereinbarungen zu erübrigen.[1])

So entstanden die Eisenbahn-Betriebsreglements, d. h. die Normativbedingungen, welche die Eisenbahnverwaltungen als die gleichmäßige Grundlage aller von ihnen abzuschließenden Frachtverträge hinstellten und unter denen sie sich zum Abschlusse derselben bereit erklärten. In diesen Reglements gaben die Eisenbahnverwaltungen kund, unter welchen Bedingungen sie Frachtverträge abschließen wollten, was lex contractus für jeden sein solle, der mit ihnen Frachtverträge einzugehen beabsichtigte.[2])

Anfänglich publizierte jede Eisenbahnverwaltung für ihren Bezirk ein solches Reglement (Lokal- oder Spezialreglement), welches die Transportbedingungen für diejenigen Frachtverträge, die lediglich innerhalb ihres eigenen Bezirks zum Abschlusse und zur Ausführung kamen, normirte. Als aber der Verkehr größere Dimensionen annahm und Transporte nach den Bereichen sich einander anschließender Bahnen häufiger wurden, vereinigten sich mehrere solcher

1) Entsch. des deutsch. Reichsger. v. 8. Dezbr. 1883, Bd. 13 S. 77.

2) Vergl. Goldschmidt, Zeitschr. für das ges. Handelsr. Bd. 4 S. 594, Bd. 28 S. 457, W. Koch, Bd. 8 S. 406, Bd. 10 S. 70, Endemann, H.-R. S. 223, Rechtsgrundl. des Eisenb.-Transp. in Busch's Arch. Bd. 42 S. 196, 221, R. d. E. S. 510, Puchelt II. S. 451, 558, 559, v. Hahn II. S. 692—695, Thöl III. § 49, Laband, Staatsrecht II. S. 89, 90, 365, 366, 373—377, Schott § 253 S. 466, Ulrich a. a. O. S. 334 f., Entsch. d. R.-O.-H.-G. vom 30. Nov. 1875, Bd. 19 S. 181, d. Reichsger. v. 6. März 1886, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4, S. 424 und 11. Februar 1867 eod. Bd. 5 S. 249.

Bahnen zu sog. Verbänden und stellten für diejenigen Frachtverträge, welche den Transport über ihre gemeinschaftlichen Bahnstrecken zum Gegenstande hatten (Verbandsverkehr), gemeinsame sog. **Verbands-reglements** auf. Mit der Entstehung umfassender Eisenbahnlinien, mit der Ausdehnung der Transporte nach den verschiedensten Bahngebieten Deutschlands und der angrenzenden Länder trat endlich das Bedürfniß allgemeiner, für den Transport auf sämtlichen deutschen und mit diesen im engen Verkehre stehenden außerdeutschen Bahnen gültiger Reglements hervor, und diese sind durch den im Jahre 1847 gegründeten Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen sowohl für den Güter- wie für den Personen- und Gepäckverkehr in Gestalt von **Vereinsreglements** geschaffen worden.[3])

Lagen nun aber auch die großen Vortheile klar zu Tage, welche die Aufstellung gleichmäßiger und einheitlicher Transportbedingungen für die Frachtverträge sämtlicher deutschen und zahlreicher außerdeutschen Eisenbahnen auf den Verkehr ausübten, so machten sich doch auch zugleich gewichtige Gründe gegen die unbeschränkte Autonomie der Eisenbahnverwaltungen und demnach für eine gesetzliche Regelung des bestehenden Rechtszustandes geltend. Es zeigte sich, daß zwischen den gewöhnlichen Frachtführern und den Eisenbahnen prinzipielle Unterschiede bestanden, welche es für die Dauer unthunlich erscheinen ließen, beide Kategorieen nach gleichen gesetzlichen Normen zu behandeln.

Diese Unterschiede beruhten vornehmlich auf der durch Konzessionen nnd Privilegien geförderten besonderen Machtstellung der Eisenbahnen. Sie besaßen ein wenn auch nicht ausdrücklich verliehenes, so doch faktisch wirkendes **Transportmonopol**, welches ihnen bei Abschließung von Frachtverträgen ein Übergewicht verlieh bezw. sie in den Stand setzte, ihre Mitkontrahenten zur anstandslosen Annahme der eisenbahnseitig vorgeschriebenen Transport-Bedingungen zu **zwingen**.[4]) Die

---

3) **W. Koch**, Deutschl. Eisenb. II. § 2, **Wehrmann** S. 12, 13, **Thöl**, H.-R. III. § 48 u. Antikrit. S. 30—35, **Goldschmidt** in s. Zeitschr. f. H.-R. Bd. 26 S. 608, 609, Bd. 28 S. 446—448, **Endemann**, Rechtsgrundl. S. 196, 197, 256 ff., R. d. Eisenb. S. 510, 511, **Schott** § 353 S. 466 f, **Ulrich** a. a. O. S. 334, **Fleck** S. 346 f.

4) v. **Hahn** II. S. 690, **Endemann**, Rechtsgrundl. S. 198, 215, R. der Eisenb. S. 511, **Goldschmidt**, Zeitschr. f. H.-R. IV. S. 607 f., 642 f., **Koch** eod. VIII. S. 408, **Schott** § 355, S. 485.

Eisenbahnen befanden sich rechtlich in der Lage, ihr Monopol dem Publikum gegenüber durch Verweigerung des Transports, Auferlegung lästiger Transport-Bedingungen, wie vornehmlich gänzliche Ausschließung oder weitgehende Beschränkung der Haftpflicht, Begünstigung eines Absenders vor dem anderen rc. zu mißbrauchen.

Durch die Stärkung der Aufsichtsbefugnisse des Staates im Wege der staatsrechtlichen Gesetzgebung allein ließ sich dieser überwiegenden Machtstellung der Eisenbahnen in privatrechtlicher Beziehung nicht begegnen. Vielmehr erschien es zur Herstellung des Gleichgewichts zwischen den Eisenbahnen und ihren Mitkontrahenten bei der Eingehung von Transportverträgen geboten, hier — wo eine so nahe Berührung des öffentlichen und privaten Rechts und Interesses stattfindet — einige dieser Befugnisse in das Privatrecht hinüberzuleiten, d. h. zugleich zu privaten Rechten eines jeden Einzelnen zu machen, derartig, daß ein jeder, ohne Inanspruchnahme der Staatsaufsichtsgewalt eine zivilrechtlich verfolgbare Forderung bezw. einen Schadensersatzanspruch in denjenigen Fällen erlangt, in welchen ihn die Eisenbahnen durch Verletzung der ihnen im öffentlichen Interesse auferlegten Verpflichtungen geschädigt haben. Und dieser Weg ist in der deutschen Handelsgesetzgebung beschritten worden.

In den vor Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs erlassenen Spezial- und Verbandsreglements, wie auch in dem für alle Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gültigen Vereins-Güterreglement vom 1. Dezember 1856 und Vereins-Personen- rc. Reglement vom 1. Juli 1859 tritt unverkennbar die Neigung der Eisenbahnen hervor, zu ihrem Vorteil den in den Landesrechten begründeten Umfang ihrer Haftpflicht, vornehmlich in Bezug auf die Beweislast, möglichst einzuschränken, so daß insbesondere der Handelsstand, welcher sich aus den bereits dargelegten Gründen jenen Reglements fügen mußte, die lebhaftesten Beschwerden dagegen erhob und gesetzliche Abhilfe durch Einschränkung der Autonomie der Eisenbahnen im Wege der Gesetzgebung begehrte.

In dem den Nürnberger Beratungen zu Grunde liegenden Preußischen Entwurfe eines allgemeinen deutschen Handesgesetzbuchs hatte diese Forderung keine Berücksichtigung gefunden. Der Entwurf erklärte lediglich in seinem Art. 326 (Abs. 1) die Bestimmungen des Titels vom Frachtgeschäft auch auf Eisenbahnen für anwendbar, ohne deren Ver-

tragsfreiheit nach irgend welcher Richtung hin einzuschränken. (Motive S. 177, 178.)

Aber bereits in I. Lesung (Prot. S. 827—830) wurde der Antrag gestellt, einen Zusatzartikel anzunehmen, durch welchen Verträge über Abänderung der gesetzlichen Haftpflicht der Frachtführer für unverbindlich erklärt wurden. Wenngleich dieser Antrag seiner Fassung nach ausnahmslos alle Frachtführer betraf, so wurde doch in der Begründung alsbald hervorgehoben, daß er ganz besonders die Eisenbahnen im Auge habe, welche durch Reglements die gesetzliche Haftpflicht abzulehnen oder doch erheblich einzuschränken vermöchten. Da sie nun ein faktisches Monopol für den Gütertransport hätten, indem vielfachen Erfahrungen zufolge neben ihnen keine Konkurrenz anderer Frachtunternehmungen bestehen könne, da sonach jeder, der ein Gut zu transportiren habe, mit ihnen kontrahieren müsse, so verstoße es gegen die guten Sitten, daß sich die Inhaber solcher faktischen Monopole eine geringere Haftbarkeit stipulirten, als andere Frachtführer.

In II. Lesung (Prot. 1230—1232) erhielt die Absicht, durch diese Bestimmung vornehmlich die Autonomie der Eisenbahnen zu beschränken, einen weit prägnanteren Ausdruck. Es wurde nämlich der Vorschlag gemacht, den gewöhnlichen Frachtführer und die Post als diejenige Staatsanstalt auszunehmen, deren Verhältnisse auf besonderen Einrichtungen beruhten, zum Teil sogar mit Staatsverträgen im Zusammenhange ständen, somit einer Änderung nicht leicht unterworfen werden könnten, und deshalb zu dem bezüglichen Art. 376 des Entwurfs zweiter Lesung folgender Zusatz (als Abs. 2) proponirt und angenommen:

„Die Bestimmung hat auf den gewöhnlichen Fuhrmann und die Post keine Anwendung",

so daß nunmehr, wenn auch nicht mit ausdrücklichen Worten, die durch Art. 376 verordnete Beschränkung der Vertragsfreiheit sich lediglich auf die Eisenbahnen bezog.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen fühlten sich hierdurch aufs äußerste beschwert. Nach Veröffentlichung des Entwurfs der II. Lesung überreichte daher der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen den deutschen Bundesregierungen unterm 12. Dezember 1859 eine Denkschrift, in welcher bezüglich des Eisenbahnverkehrs von rechtlichen und praktischen Gesichtspunkten aus gegen den Titel „Vom Frachtgeschäft"

eine Reihe schwerwiegender Bedenken erhoben wurde, und zwar nicht nur gegen die generelle Beschränkung ihrer Vertragsfreiheit, sondern auch gegen eine Anzahl einzelner Bestimmungen. Dem Entwurfe wurde insbesondere entgegengehalten, daß er die eigentümliche Natur und das Wesen des Eisenbahnbetriebs zu wenig berücksichtige, und der Antrag auf Aufrechterhaltung der Autonomie der Eisenbahnen und Revision des Titels des H.-G.-B.'s vom Frachtgeschäft in Bezug auf den Eisenbahnverkehr gestellt. Auch wurde von der Kommission des Vereins unterm 25. Januar 1860 eine Reihe von formulierten Abänderungsvorschriften zum Entwurfe II. Lesung des H.-G.-B.'s eingebracht. Diese Anträge und Vorschläge veranlaßten sowohl bei den Regierungen mannigfache Verhandlungen als bei dem Kaufmannsstande lebhafte Gegenäußerungen, welche eine gänzliche oder doch teilweise Beschränkung der Autonomie der Eisenbahnen zum Gegenstande hatten. (Vgl. Prot. zum H.-G.-B. S. 4671, 6472.)

In III. Lesung fanden die Anträge des Vereins insofern Berücksichtigung, als in Anerkennung derselben von mehreren Regierungen Abänderungsanträge gestellt bezw. eine Revision des Titels auf Grund der von den Eisenbahnverwaltungen geltend gemachten Bedenken beantragt wurde. (Monit. Nr. 425, 426, 449—456, Prot. S. 4700—4702, 5120—5124). Diese Anträge hatten eine nochmalige eingehende Beratung des in Rede stehenden Titels zur Folge und führten dazu, daß — abgesehen von der Abänderung einzelner Bestimmungen des ersten Abschnittes — diesem noch ein zweiter speziell das Eisenbahnfrachtgeschäft betreffender Abschnitt beigefügt wurde, welcher 1) die in II. Lesung angenommene gänzliche Beseitigung der Autonomie der Eisenbahnen wieder aufhob und dieselbe nur insoweit einschränkte, als dies nach den bisherigen Erfahrungen im Interesse des Handels und Verkehrs und zur Wahrung des freien Vertragswillens der mit den Eisenbahnen Kontrahirenden erforderlich erschien (Art. 423 ff. H.-G.-B.: Grundsatz der Beschränkung der Vertragsfreiheit), zugleich aber als weitere im öffentlichen Interesse notwendige Beschränkungen einführte: 2) die Verpflichtung der Eisenbahnen, die bei ihnen nachgesuchte Eingehung von Frachtgeschäften für ihre Bahnstrecken unter gesetzlich bestimmten Voraussetzungen nicht zu verweigern (Art. 422 Abs. 1 und 2: Grundsatz der Transportpflicht); 3) in Ansehung der Zeit der Beförderung keinen Absender vor dem anderen zu begünstigen (Art. 422 Abs. 3: Grundsatz der Gleichstellung der Absender).

Der Abschnitt „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" bildete fortan die gesetzliche Basis der Eisenbahn-Betriebsreglements. Zwar befriedigten die darin gegebenen Festsetzungen sowohl die Handeltreibenden wie die Eisenbahnen nur halb, indem die einen die Eisenbahnautonomie für zu wenig, die anderen für zu sehr beschränkt hielten. Indeß darf nicht verkannt werden, daß es sich hierbei um die Entscheidung über diametral entgegenstehende Meinungen und Interessen auf einem damals noch wenig bekannten Gebiete handelte, daß der fragliche Abschnitt somit den Charakter eines Kompromisses trägt und, wie die Erfahrung lehrte, im wesentlichen die richtige Mitte getroffen hat. Denn einerseits war der Eingriff in ihre Vertragsfreiheit — über welchen sich die Bahnen beklagten — in der That nur die Wiederherstellung der Vertragsfreiheit ihrer Mitkontrahenten gegen die Wirkungen des Eisenbahnmonopols.[5]) Anderseits sprachen gewichtige Gründe dafür, den Bahnen die Befugnis zur vertragsmäßigen Beschränkung der Haftpflicht nicht gänzlich zu entziehen bezw. nicht in höherem Grade, als dies zur Paralysierung ihres Monopols erforderlich erschien. Da sie der äußerst strengen Haftpflicht des receptum unterworfen wurden, d. h. nicht nur für ihre Leute und Transportmittel, sondern auch selbst für den Zufall bis zur Grenze der höheren Gewalt eintreten mußten, da sie ferner in Rücksicht auf ihr Monopol im Gegensatze zum gewöhnlichen Frachtführer zur Übernahme des seiner Natur nach besonders gefährlichen Transports gesetzlich verpflichtet sein sollten, so entsprach es dem Rechte und der Billigkeit, ihnen die vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht insoweit zu gestatten, als der Versender freiwillig zur Erlangung billigerer Transportpreise auf die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen (z. B. Verpackung, Begleitung, Bedeckung) oder Funktionen der Bahnorgane (z. B. Auf- nnd Abladen) verzichtet und sich gewissermaßen mit einer geringeren Diligenz der Bahn begnügt, oder Güter zur Beförderung aufgiebt, die sich nach ihrer eigentümlichen Beschaffenheit (zerbrechliche, verderbliche Waren, lebende Tiere) zum Bahntransport nicht eignen. Die Verneinung dieser Befugnis erschien durch das Monopol nicht begründet und würde mit der Erhöhung des Risikos auch notwendig zu einer Erhöhung der Trans-

5) Vgl. Fick in Goldschmidts Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Recht Bd. 19 Anlageheft S. 68.

portpreise geführt, mithin den auf möglichste Minderung derselben gerichteten Verkehrsinteressen und der Freiheit der Absender, gewisse Gefahren selbst zu übernehmen, widersprochen haben.[6])

Das H.=G.=B. hat hiernach den richtigen Mittelweg eingeschlagen, d. h. prinzipiell zwar die vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht den Bahnen verboten (Art. 423), aber ausnahmsweise für gewisse — durch Bedürfnisse und Erfahrung festgestellte — Fälle gestattet (Art. 424—431).[7])

B. Von der Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs bis zum Erlaß des Betriebs=Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Durch die Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs in Deutschland und Österreich und die wesentlichen Abänderungen, welche infolgedessen sowohl das Frachtrecht im allgemeinen in Bezug auf die Rechte und Pflichten des Frachtführers (Art. 390—421), wie das Eisenbahnfrachtrecht im besonderen (Art. 422—431) erfuhren, wurde nicht nur eine Umgestaltung der in den einzelnen Bundesstaaten erlassenen staatlichen Betriebs=Reglements sowie der Verbands= und Lokal=Reglements, sondern auch die Bildung eines neuen, den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs entsprechenden Vereins=Güterreglements und die Umgestaltung der die Haftpflicht beim Gepäcktransport betreffenden Bestimmungen des Vereinspersonen= ꝛc. Reglements erforderlich. Demgemäß wurde ein neues Vereins=Güterreglement für sämtliche Bahnen des Vereins deutscher Einbahn=Verwaltungen eingeführt und zugleich mit dem neu redigirten Uebereinkommen als „Reglement für den Vereins=Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn=Verwaltungen vom 1. März 1865" publizirt.[8]) Hand in Hand damit erfolgte die Einführung eines neuen „Vereinsreglements für den Personen= ꝛc. Verkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn=Verwaltungen vom 1. März 1865".[9]) In den Jahren

---

6) Reichsger. vom 11. Febr. 1888, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 6 S. 118, 119 und Kommissionsbericht des Preuß. Herrenhauses vom 22. Mai 1861.

7) Vgl. v. Hahn II. S. 691, 692, Puchelt II. S. 552, Endemann, Rechtsgrundl. S. 199, 200, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 466, 467.

8) Preuß. Min.=Bl. d. i. V. 1865 S. 261 f.

9) Preuß. Min.=Bl. d. i. V. 1865 S. 251 f.

1865—70 haben diese Vereinsreglements nur unerhebliche Abänderungen erfahren. Erst die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 und später die Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 riefen auf diesem Gebiete eine lebhaftere Bewegung und Umgestaltung hervor.

Die Verfassung überwies in Art. 4 Nr. 8 der Beaufsichtigung seitens des Bundes (bez. Reiches) und der Gesetzgebung desselben „das Eisenbahnwesen (in Bayern vorbehältlich der Bestimmung im Art. 46) im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs" und in weiterer Ausführung dieser Fundamentalbestimmung verordnete Art. 45 der Verfassung:

„daß dem Reiche die Kontrolle über das Tarifwesen zusteht und dasselbe namentlich dahinwirken wird, daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden".

Auf Grund dieser Verfassungs-Bestimmungen nahm der norddeutsche Bund (bezw. später das Reich) nicht nur die Pflicht, sondern auch das Recht für sich in Anspruch, im Rahmen des zum Bundes- bezw. Reichsgesetz erklärten deutschen Handelsgesetzbuchs ein einheitliches Betriebsreglement für sämtliche Eisenbahnen im norddeutschen Bunde — mittelst Bekanntmachung vom 10. Juni 1870 — einzuführen.[10]) Zwar waren einheitliche Betriebsreglements für die Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen durch den Verein für den Güter- und Personen-Verkehr erst wenige Jahre vorher eingeführt worden. Indes beruhte diese einheitliche Regelung doch nur auf der freien Vereinbarung der zu jenem Vereine gehörigen Eisenbahnen und konnte durch Kündigung seitens jeder einzelnen Bahn gestört werden. Aus diesem Grunde war die obligatorische Einführung eines einheitlichen Betriebsreglements von Bundes- bezw. Reichswegen

10) Über die kontroverse Frage, ob dem Deutschen Reiche durch Art. 4 Nr. 8 und Art. 7 in Verbindung mit den Art. 42—45 der Reichsverfassung ein derartiges Recht unmittelbar verliehen ist, sowie über die Rechtsnatur des so eingeführten Reglements s. Laband, Staatsrecht d. Deutsch. Reiches, 2. Aufl., Bd. II, S. 124—127, Hänel, Deutsch. Staatsrecht, Bd. I, S. 645, Endemann, Rechtsgrundl. S. 202, 223 ff. R. d. Eisenb. S. 511—515, Thöl III, § 49. Puchelt II, S. 558—560, v. Hahn, II, S. 694, 695, Eger, Preuß. Eisenbahnr. Bd. I, § 13, S. 61 ff. Ulrich, S. 336. Entsch. d. R.-O.-H.-G., Bd. II, S. 255, Bd. 6, S. 276, Bd. 8 S. 28, Bd. 19 S. 184, Bd. 21 S. 60 u. d. Reichsger., Bd. 15 S. 156.

ein dringendes Bedürfnis für die einheitliche und konstante Fortentwicklung des deutschen Eisenbahn-Transportrechts.

Abgesehen jedoch von der obligatorischen Natur des Betriebsreglements für die Eisenbahnen im norddeutschen Bunde lag es in der Natur der Sache, daß dasselbe sich materiell in allen wesentlichen Punkten an die Bestimmungen des Vereins-Güterreglements und des Vereins-Personen- rc. Reglements vom 1. März 1865 anlehnte, zumal diese unter Mitwirkung der Bundesregierungen und Zugrundelegung des deutschen Handelsgesetzbuchs von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in sachverständigster Weise und in Berücksichtigung aller Erfahrungen auf diesem Gebiete aufgestellt worden waren. In formeller Beziehung trat insofern eine bemerkenswerte Änderung ein, als die Bestimmungen des Personen- und des Güterreglements in ein Reglement verschmolzen wurden, welches nunmehr den Titel führte: „Betriebsreglement für die Eisenbahnen im norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870."[11]) Der Bundesrat dehnte — nach der inzwischen erfolgten Konstituierung des deutschen Reiches — dieses Reglement durch die zugleich einige Abänderungen enthaltende Bekanntmachung vom 22. Dezember 1871[12]) mit dem 1. Januar 1872 auch auf die Bahnen von Württemberg, Baden, Südhessen und Elsaß-Lothringen aus. Auch Bayern führte dasselbe — und zwar mit Rücksicht auf sein Reservatrecht selbständig — mit dem 1. Januar 1872 gleichlautend ein, so daß die Geltung desselben sich von diesem Tage an über alle deutschen Staaten erstreckte. Zugleich war auch seitens der österreichisch-ungarischen Regierung die Einführung eines neuen Betriebsreglements von Staatswegen eingeleitet worden. Dieses Reglement wurde durch Verordnung des österreichischen Handels- und des ungarischen Kommunikationsministeriums vom 1. Juli 1872 als „Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder bezw. der Länder der ungarischen Krone"[13]) erlassen und trat am 1. August 1872 in Kraft.

Die deutsche Reichsregierung war inzwischen der Frage einer Abänderung des deutschen Betriebsreglements infolge zahlreicher Beschwerden, die seitens des Handelsstandes gegen einzelne Bestimmungen des Reglements erhoben worden waren, näher getreten. Es kam nun

11) B.-G.-Bl. 1870 S. 419.
12) R.-G.-Bl. 1871 S. 473.
13) Oesterr. R.-G.-Bl. 1872 Nr. 90.

hinzu, daß, um die Herbeiführung einer durch die engen Verkehrsbeziehungen Deutschlands und Österreich-Ungarns gebotenen, thunlichsten Übereinstimmung in den Betriebsreglements beider Reiche vorzubereiten, eine eingehende Revision des deutschen Reglements als eine dringende Notwendigkeit sich herausstellte. Das deutsche Reichskanzleramt ließ demgemäß unter Inanspruchnahme des Reichseisenbahnamts und des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen einen neuen Entwurf ausarbeiten. Dieser Entwurf wurde von Kommissarien beider Regierungen weiteren Verhandlungen unterzogen, als das Ergebnis einer Vereinbarung zwischen den Zentralbehörden beider Reiche in wesentlich übereinstimmendem Wortlaute angenommen und für Deutschland als „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874"[14]), für Österreich und Ungarn als „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder (bezw. der Länder der Ungarischen Krone) vom 10. Juni 1874"[15]) — beide mit Gültigkeit vom 1. Juli 1874 — publiziert. Auch Bayern hat das deutsche Reglement vom 1. Juli 1874 für seine Eisenbahnen eingeführt.

Durch das Inkrafttreten des deutschen und des österreich-ungarischen Betriegsreglements von 1874 wurden viele Bestimmungen des Vereinsreglements hinfällig, und es trat daher die Notwendigkeit einer umfassenden Änderung desselben dringend hervor. Aus den Beratungen des Vereins ging das „Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, gültig vom 1. Juni 1876, hervor. Gleichzeitig publizierte der Verein ein entsprechend abgeändertes „Übereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins." In den folgenden Jahren wurde den gewonnenen Erfahrungen gemäß sowohl das deutsche Reglement vom 11. Mai 1874 wie auch das österreichisch-ungarische Reglement vom 10. Juni 1874 allmählich durch mannigfache Änderungen und Ergänzungen weiter ausgebaut.[16]) — Dementsprechend wurde auch das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und das zugehörige Übereinkommen durch zahlreiche Nachträge und neue Ausgaben mit den in dem deutschen und österreich-ungarischen Betriebsreglement eingetretenen Modifikationen und Ergänzungen fortgesetzt

14) Centr.-Bl. f. d. Deutsche Reich 1874 Nr. 21 S. 179.
15) Oesterr. R.-G.-Bl. 1874 Stück XXVI Nr. 75.
16) Bd. I, § 13, S. 65.

im Einklange erhalten.[17]) Ferner wurden auch von anderen Eisenbahnverbänden, wie von einzelnen Bahnen, besonders in den Tarifen, zusätzliche Bestimmungen zum Betriebsreglement erlassen, woraus — nach der Einführung eines einheitlichen Tarifsystems — die wichtigsten im deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, als allgemeine Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement zusammengefaßt worden und für sämtliche deutsche Eisenbahnen giltig publiziert worden sind.[17a])

C. Von der Einführung des Betriebs-Reglements bis zur Einführung der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Wie die bisherige Entwicklung des Eisenbahn-Transportrechts zeigt, genügte die Einführung einheitlicher Normen innerhalb eines Staatsgebietes dem Verkehrsbedürfnisse nicht. Der gemeinsame Verkehr der Bahnen des In- und Auslandes drängte unaufhaltsam und unabweisbar zu einer internationalen Regelung dieses Rechtsgebietes. Die Einführung übereinstimmender Betriebsreglements in Deutschland und Österreich-Ungarn, sowie die Ausdehnung des Vereins-Betriebsreglements über beide Staatsgebiete hinaus auf die Bahnen Belgiens, Hollands, Luxemburgs waren für dieses Bedürfnis nicht ausreichend. Die Übereinstimmung des deutschen und österreichisch-ungarischen Betriebsreglements auf der Grundlage des gemeinsamen deutschen Handelsgesetzbuchs hatte zwar wesentliche Erleichterungen im beiderseitigen Verkehre zur Folge. Aber diese Reglements hatten immerhin doch nur bindende Kraft für das eigene Staatsgebiet, nicht für den internationalen Verkehr von Land zu Land. Und das Vereins-Betriebsreglement schuf, wenngleich internationaler Natur, doch lediglich ein auf den freiwilligen Vereinbarungen der beteiligten Vereinsbahnen

---

17) Neue Ausgaben traten 1881, 1885 und 1889 in Geltung.

17a) Hierzu sind die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes getreten, welche am 1. Oktober 1891 eingeführt wurden (Krönig II. S. 271), und im ganzen Bereiche des deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes Geltung haben, soweit sie nicht durch Zusatzbestimmungen außer Kraft gesetzt oder abgeändert sind. Sie finden auf den Verkehr sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands, wie auch auf den internationalen Verkehr dieser Bahnen Anwendung, sofern nicht für den letzteren besondere Bestimmungen getroffen sind.

beruhendes und daher jederzeit kündbares Vertragsrecht. Auch reichte das Geltungsgebiet des Vereinsreglements nicht weit genug. Denn der Eisenbahnverkehr nahm allmählich unter der Mehrheit der europäischen Kontinentalstaaten so außerordentliche Dimensionen an, daß in demselben Maaße, wie im Post- und Telegraphenverkehre, die Einführung internationaler Rechtsnormen für alle beteiligten Staaten zu einem dringenden und unabweisbaren Bedürfnisse wurde.

Je mehr aber der internationale Eisenbahnverkehr zunahm, je fühlbarer wurde die Rechtsunsicherheit, unter welcher die sämtlichen Transportinteressenten — die Absender, Empfänger und Eisenbahn-Verwaltungen — durch die Verschiedenheit der Eisenbahnfrachtrechte der einzelnen Staaten litten. Am meisten wurde durch diesen Übelstand infolge ihrer natürlichen Lage inmitten von vier großen Staaten die Schweiz betroffen und von ihr ging daher auch zuerst der Vorschlag aus, im Wege eines völkerrechtlichen Übereinkommens ein internationales Eisenbahnfrachtrecht für die Staaten des europäischen Kontinents einzuführen, welches für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr in den wesentlichsten Beziehungen einheitliche, für jeden der beteiligten Staaten mit Gesetzeskraft versehene Rechtsnormen schaffen sollte. Dieser Schritt der Schweiz war von Erfolg begleitet. Nachdem der Schweizer Bundesrat die Anregung zu einer internationalen Vereinbarung gegeben und die Mehrzahl der europäischen Hauptstaaten diesem Vorschlage zugestimmt hatte, wurde auf Grund von Vorarbeiten, welche teils von der Schweiz, teils von Deutschland ausgingen,[18]) zu Bern in drei Konferenzen (13. Mai bis 4. Juni 1878; — 19. September bis 10. Oktober 1881; — 5. bis 17. Juli 1886) das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von den Delegirten der Vertragsstaaten

---

18) I. Entwurf der Schweiz (auf der Grundlage der schweiz. Eisenbahntransportrechts) aus dem Jahre 1876 unter dem Titel: Vorläufiger Entwurf für eine Vereinbarung über den internat. Eisenbahnfrachtverkehr. II. Gegenentwurf veröffentlicht von G. Eger (auf der Grundlage des deutschen Hand.-Ges.-Buchs und Betriebs-Reglements) aus dem Jahre 1877 unter dem Titel: „Die Einführung eines internat. Eisenbahnfrachtrechts" und im wesentlichen daran anschließend: III. Entwurf der deutschen Regierung, (gleichfalls unter Zugrundelegung des deutschen Hand.-Ges.-Buchs und Betriebs-Reglements) aus dem Jahre 1878 unter dem Titel: Entwurf eines Vertrages über den internat. Eisenbahnfrachtverkehr, aufgestellt von deutschen Kommissarien.

Übereinkommen und insoweit vorgenommen,[21]) als die obligatorischen Normen des deutschen Handelsgesetzbuchs dies irgend zuließen.[22]) So entstand die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892,[23]) welche mit Giltigkeit vom 1. Januar 1893 an die Stelle des bisherigen Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 getreten ist. Zugleich haben die Eingangs- und allgemeinen Bestimmungen sowie der Abschnitt II des letzteren, betr. die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren, eine vollständige Umarbeitung unter Berücksichtigung einerseits der neuen internationalen Normen, anderseits der bestehenden Tarifvorschriften sowie das Ganze eine anderweite Einteilung[24] erfahren derartig, daß die Verkehrsordnung an Stelle der 3 Abschnitte des Betriebsreglements in 9 Abschnitte zerfällt und — wenngleich aus diesem hervorgegangen und auf dem Handelsgesetzbuche beruhend — nach Form und Inhalt als eine im wesentlichen neue Ordnung der Eisenbahntransportbedingungen sich darstellt. Hierzu sind, vornehm-

21) Im Einvernehmen mit Österreich-Ungarn.

22) Wesentliche Verschiedenheiten zeigen sich vornehmlich in Betreff des Pfandrechts, für welches, abweichend vom Art. 21 des internationalen Übereinkommens, nach Art. 409 des D. H.-G.-B. bezw. der deutschen Verkehrsordnung das dreitägige Folgerecht bestehen bleibt, ferner in der Bemessung des Schadenersatzes bei Verlust ꝛc. Art. 396 D. H.-G.-B. u. § 80 deutsch. Verk.-Ordnung: gemeiner Handelswert bezw. gemeiner Wert am Orte der Ablieferung — Art. 34 intern. Übereinkommen: am Versandorte), sodann in Betreff der Verjährungsnormen (Art. 386, 408 H.-G.-B., § 91 deutsche Verk.-Ordn. — Art. 45, 46 internat. Übereinkommen) und a. a. O. In Österreich u. Ungarn sind derartige Verschiedenheiten dadurch beseitigt, daß ein speziell zu diesem Zwecke erlassenes Gesetz vom 27. Oktober 1892 bezw. (österr. R.-G.-Bl. Nr. 187) entsprechende Abweichungen vom Handelsgesetzbuch behufs Durchführung des internat. Übereinkommens gestattet und hiervon bei Einführung des neuen österreichischen u. ungar. Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 (österr. R.-G.-Bl. Nr. 207) Gebrauch gemacht ist. Auf diese Weise ist das für den internen Verkehr geltende österr. u. ungar. Betriebsreglement mit dem internationalen Übereinkommen in vollen Einklang gesetzt.

23) R.-G.-Bl. 1892, Nr. 41, S. 923. v. d. Leyen in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. H.-R. N. F. Bd. 26. S. 501 ff.

24) Abschn. I. Eingangs-Bestimmungen, II. Allgemeine Bestimmungen, III. Beförderung von Personen, IV. Beförderung von Reisegepäck, V. Beförderung von Expreßgut, VI. Beförderung von Leichen, VII Beförderung von lebenden Tieren, VIII. Beförderung von Gütern, IX Schlußbestimmung.

lich insoweit die Verkehrs-Ordnung Sonderbestimmungen zuläßt bezw. auf solche verweist, die von der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossenen allgemeinen Zusatzbestimmungen [25]) getreten und ferner die allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften, [26]) welchen sich besondere Zusatzbestimmungen der einzelnen Staats- und Privatbahnverwaltungen ergänzend anschließen. [27]) Der Rechtszustand hat sich daher für die Eisenbahnen Deutschlands und damit auch Preußens vom 1. Januar 1893 an so gestaltet, daß für den internen Verkehr die Verkehrsordnung, für den externen Verkehr der dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfenen Bahnen dieses Übereinkommen in Anwendung zu bringen ist, und zwar für diejenigen Bahnen, welche dem Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen oder sonstigen internationalen Verbänden angehören, nach Maßgabe des Vereins-Betriebsreglements oder der sonstigen Verbandsreglements. Für Bahnen, welche dem internationalen Übereinkommen nicht unterworfen sind, bleiben die internen Rechte bezw. die auf Grund derselben getroffenen Vereinbarungen maßgebend.

II.

Die Rechtsgrundlagen.

Aus der vorangehenden Entwicklungsgeschichte des Eisenbahntransportrechts ergiebt sich, daß die Rechtsgrundlagen desselben teils gesetzlicher, teils reglementarischer Natur sind.

A. Die gesetzlichen Grundlagen.

Was zunächst die gesetzlichen Grundlagen anlangt, so ist zwischen Personen- und Gütertransport zu unterscheiden.

1. Der Personenbeförderungsvertrag ist kein Frachtgeschäft im Sinne des Handelsgesetzbuches, denn er ist durch Art. 390 desselben von der Anwendung der Abschnitte über das Frachtgeschäft im allgemeinen und das Eisenbahnfrachtgeschäft im besonderen [28]) aus-

25) Krönig I, S. 316; neu herausgegeben am 1. April 1894.

26) Beschlossen und weiter fortgebildet vom deutschen Verkehrsverbande. Krönig II, S. 271.

27) Die besonderen Zusatzbestimmungen der Preuß. Staatseisenbahnen sind neu herausgegeben unterm 1. April 1894.

28) Tit. 5. Buch 4, H.-G.-B.

geschlossen. Wohl aber charakterisiert er sich im Großbetriebe gemäß Art. 272 Abs. 2 Ziff. 3 l. c. als Handelsgeschäft.[29]) Da das Handelsgesetzbuch besondere Bestimmungen über den Personenbeförderungsvertrag nicht enthält, so ist er als Handelsgeschäft zunächst nach den Handelsgebräuchen und in deren Ermanglung nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte zu beurteilen[30]) d. h. lediglich nach den bezüglichen landesgesetzlichen Regeln der loc. cond. operis, des Werkverdingungsvertrages. Diese setzen aber den Frachtführern bezw. den Eisenbahnen in Betreff der Abänderung durch Vertrag oder Reglement kein Schranken.

2. Der Güterbeförderungsvertrag hat dagegen durch das Handelsgesetzbuch eine besondere Regelung erfahren. Er ist daher nicht nur als Handelsgeschäft den allgemeinen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über Handelsgeschäfte, sondern auch den besonderen Bestimmungen desselben über das Frachtgeschäft unterworfen. Die letzteren zerfallen in solche, welche das Frachtgeschäft überhaupt betreffen (Art. 390—421 H.=G.=B.), und in solche, die sich speziel auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen beziehen (Art. 422—431 H.=G.=B.). Während die ersteren dispositiver Natur (jus dispositivium sind, derartig, daß sie den Frachtführern gestatten, ihren Verträgen auch einen anderen Inhalt zu geben, haben die auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere bezüglichen Vorschriften obligatorischen Charakter (jus cogens), d. h. sie schließen Verträge von abweichendem Inhalte aus. Abgesehen hiervon besitzen die Eisenbahnen die gleiche Vertragsfreiheit in Bezug auf die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechts und des Handelsgesetzbuchs, wie andere Frachtführer.

B. Die reglementarischen Grundlagen.

B. Die reglementarischen Grundlagen bestehen teils in den von Reichswegen eingeführten Bestimmungen der Verkehrsordnung[31]) für die Eisenbahnen Deutschlands, welche — wie oben

29) Schott S. 460, 461, Endemann, Rechtsgrundl. S. 219, 220 und Recht d. Eisenb. S. 672.

30) Art. 1 H.=G.=B., Schott S. 461, Endemann, Rechtsgrundl S. 219, 220 Recht d. Eisenb. S. 509, 514, 515.

31) Verk.=Ordn. Eingangsbestimmungen, Abs. 1.

S. 15. 16 dargestellt — thunlichst den Normen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr angepaßt sind, teils in den von den Eisenbahnen selbst in Ergänzung der Verkehrsordnung in Form von Verbands-Reglements (bezw. -Bestimmungen) oder Lokal-Reglements (bezw. -Bestimmungen) aufgestellten Normen.[31a])

Für die rechtliche Bedeutung dieser reglementarischen Grundlagen kommen eine Reihe wichtiger Momente in Betracht, in erster Linie ihr Rechtsnatur, sodann die Art ihrer Publikation, der Unterwerfung unter dieselben, ihre Rechtsgültigkeit und ihr Verhältnis zu einander.

1. Rechtsnatur.

a) Die Bestimmungen der vom Bundesrat für sämtliche Eisenbahnen Deutschlands erlassenen Verkehrsordnung sind weder Gesetz noch gesetzvertretende Verordnung,[32]) sondern haben den Rechtscharakter von Verwaltungsvorschriften, welche zur Herbeiführung gleichmäßiger Frachtvertragsnormen in den vom Handelsgesetzbuch gezogenen Grenzen den Eisenbahnverwaltungen einheitlich diejenigen Vertrags-Bedingungen vorschreiben,[33]) welche sie den Absendern zu stellen haben, derartig, daß den Eisenbahnen neben diesen Bedingungen nur der selbständige Erlaß solcher Spezialbestimmungen zusteht, welche den Festsetzungen der Verkehrsordnung nicht widersprechen, dieselben vielmehr nur ergänzen. Die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen hat durch die Verkehrsordnung somit eine weitere, noch über die Beschränkungen des Handelsgesetzbuchs hinausgehende Beschränkung erfahren, indem ihnen in den Grenzen des Handelsgesetzbuchs von Reichswegen durch den Bundesrat formuliert diejenigen

---

31a) Verk.-Ordn. Eingangsbestimmungen Abs. 2 u. 3.

32) Laband, Staatsrecht, 2. Anh., Bd. II, S. 126, 127. v. Hahn, S. 694, 695. Puchelt, S. 451; 558—560. Eger, Preuß. Eisenbahnr. Bd. I. § 13, S. 60 ff. Wehrmann, § 2. Thöl, III, § 49, S. 90, 91. Ruckdeschel, S. 7. Endemann, Handelsr., S. 223 ff.; R. d. Eisenb., § 109, S. 511, 515; Rechtsgrundl. S. 221 f., 202. Goldschmidt in seiner Zeitschrift, XXVIII, S. 457, Entsch. d. R.-O.-H.-G., XIX, S. 184, und des Reichsgerichts in d. Eisenbahnrechtl. Entsch, Bd. 4, S. 424, Bd. 5, S. 249. Anderer Meinung: Schott, S. 464, 465. v. Rönne, D. St.-R. II, 1, § 100, S. 321, 322, Note 6.

33) Ueber die Frage, ob hierzu der Bundesrat oder die einzelnen Staaten kompetent sind, vgl. Eger, Preuß. Eisenbahnr. Bd. I, S. 61; II, S. 259, Laband, Deutsch. Staatsrecht, II, S. 127.

Bedingungen vorgeschrieben sind, welche sie dem Publikum als Grundlage für den Abschluß von Frachtverträgen anzubieten haben.[34]) Dieses Moment, welches den Vertragswillen des einen Kontrahenten beeinflußt und normiert und daher für den Eisenbahnfrachtvertrag charakteristisch ist, ändert jedoch an sich die rein privatrechtliche Natur und Rechtswirkung desselben nicht, weil die Vorschrift nur an die Eisenbahnen, nicht auch an das Publikum gerichtet ist und sich weder als Gesetz, noch als Norm des öffentlichen Rechts darstellt. Vielmehr werden die staatlich vorgeschriebenen Bedingungen dadurch, daß der Frachtvertrag auf Grund derselben abgeschlossen wird, zu integrierenden, privatrechtlichen Normen und Bestandteilen des Frachtvertrages und sind lediglich als solche zu beurteilen. Sie kommen daher in jedem einzelnen Falle nicht kraft des gesetzgeberischen Willens der Reichs- bezw. Staatsgewalt, sondern kraft des Willens der Vertragschließenden, mithin nicht als Rechtsnormen, sondern als Vertragsbestimmungen in Anwendung.[35])

Daraus ergeben sich folgende Konsequenzen: 1. Bestimmungen der Verkehrsordnung, welche gegen die gesetzlichen Grundlagen — insbesondere gegen den Inhalt der Art. 422—431 des Handelsgesetzbuchs — verstoßen, sind ungültig.[36]) 2. Die unrichtige Anwendung oder Auslegung der Verkehrsordnung ist nicht Gesetzesverletzung.[37]) 3. Ansprüche, die sich unmittelbar auf die Verkehrsordnung stützen,

34) „Verwaltungsbefehl" an die Eisenbahnen: v. Hahn, II, S. 694. Laband, II, S. 127. Endemann, Rechtsgrdl. S. 226, 228 f., R. d. E. S. 515, 518. Reichsgericht: Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 4, S. 427, Bd. 5, S. 249.

35) Entsch. d. Reichsger. 6. März 1886, Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 4, S. 424, 427, 428.

36) Thöl, III, S. 90, Endemann, Rechtsgrundl., S. 234, 235, R. d. Eisenb., S. 516, 521, v. Hahn, II, S. 694, Puchelt, II, S. 658, 690, Goldschmidt in seiner Zeitschr., Bd. 26, S. 610 f. Derartige Ungültigkeiten sind in Betreff mehrerer Bestimmungen des bisherigen Betriebsreglements angenommen worden. Die bezüglichen Fragen sind kontrovers (s. hierüber ausführlich Eger, Deutsch. Frachtrecht, 2. Aufl., Bd. III, S. 164, 165).

37) Sie unterliegt daher nicht der Kritik des Richtigkeitsrichters, d. h. auf eine Verletzung der Normen der Verk.-Ord. kann das Rechtsmittel der Revision (§ 511 Deutsche R.-Civ.-Proz.-Ordn., § 12 Einf.-Ges.) nicht gestützt werden. Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 6, S. 175, Bd. 19, S. 186, 187, und d. Reichsgerichts Bd. 10, S. 105, 107; Thöl, III, § 49, S. 91; Endemann, Rechtsgrundl., S. 235, 236, 245; R. d. Eisenb., S. 516, 520; A. M. Schott, S. 465, Schwankend Puchelt, II, S. 559, und v. Hahn, III, S. 695.

sind nicht gesetzliche, sondern vertragsmäßige Ansprüche.[38]) 4. Reglements bezw. Spezial-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Verbände, sowie spezielle Vertragsklauseln und Bedingungen, die mit der Verkehrsordnung im Widerspruch stehen, sind nur dann rechtlich ungültig, wenn sie zugleich gegen die Gesetze, insbesondere das Handelsgesetzbuch (Art. 423) verstoßen. Ist das letztere nicht der Fall, so sind sie an sich rechtsgültig, aber sie dürfen nicht zur Anwendung gebracht werden, insoweit durch ausdrückliche oder stillschweigende Bezugnahme im Frachtvertrage (bezw. Frachtbriefe) auf die Verkehrsordnung (Eingangsbestimmungen Abs. 3) vereinbart ist, daß derartige Spezialbestimmungen neben derseben nur Geltung haben, wenn sie in die bezüglichen veröffentlichten Tarife aufgenommen sind und die Bestimmungen der Verkehrsordnung nur ergänzen. Es ist alsdann das Verhältnis aller besonderen Reglements zu der Verkehrsordnung für den Fall widerstreitender Bestimmungen vereinbart. Überdies kann aber die betreffende Eisenbahnverwaltung, weil sie durch die Aufstellung derartiger der Verkehrsordnung widersprechender Spezialbestimmungen gegen eine öffentliche Verwaltungsvorschrift verstößt, im Beschwerde- bezw. Aufsichtswege zur Verantwortung gezogen werden.[39]) 5. Die Verkehrsordnung ist nur dann für den Eisenbahn-Frachtvertrag nicht maßgebend, wenn die Nichtanwendung derselben ausdrücklich vereinbart ist oder wenn auf dieselbe nicht Bezug genommen ist und die Absicht der Parteien erweislich ist, die Verk.-Ord. nicht als Vertragsnorm gelten zu lassen; in diesen Fällen ist der Vertrag gültig und nach Art. 422—431 des Handelsgesetzbuchs zu beurteilen. Doch kann die Eisenbahnverwaltung für die Verletzung der allgemeinen Verwaltungs-Vorschriften im Beschwerde- bezw. Aufsichtswege verantwortlich gemacht werden.[40]) 6. Ein Irrtum über die Bestimmungen

---

38) Entsch. d. R.-O.-H.-G., Bd. 19, S. 184, Bd. 20, S. 406; Laband, Deutsch. Staatsrecht, 2. Aufl., Bd. I, § 58, S. 610, 611 und Anm. 5; Endemann, Rechtsgrundl., S. 247, Anm. 58; A. M. Schott, S. 465 und Anm. 16.

39) Im wesentlichen richtig Thöl, III, § 49, S. 92, 93. Vgl. noch Laband, Staatsr., II, S. 374, Note 2, und Endemann, Rechtsgrundl., §§ 262, 267, 268, welcher jedoch das Moment der Vereinbarung außer acht läßt. A. M. Schott, S. 465 und Anm. 17.

40) Thöl, III, § 49, S. 95; Endemann, Rechtsgrundl., S. 238, 267, 268, R. d. Eisenb., S. 516, 521; Laband, Staatsr., II, S. 127, Note 1. A. M. Schott, S. 465 und Anm. 18.

der Verkehrsordnung involviert nicht einen Rechtsirrtum, sondern lediglich einen Irrtum über Vertragsbedingungen.[41])

b) Die Verbands-Reglements (oder Spezialbestimmungen der Eisenbahnverbände) haben zwar nicht die Natur öffentlicher Verwaltungsvorschriften, sondern beruhen lediglich auf der privaten, freiwilligen Vereinbarung der Verbandsbahnen. Dieselben sind nicht durch öffentlichen Verwaltungsbefehl gezwungen, das Verbands-Reglement zur Anwendung zu bringen, sondern haben sich freiwillig durch Verbands-Vertrag und Beschluß dazu verpflichtet.[42]) Sie können das Reglement daher auf demselben Wege wieder außer Kraft setzen. Abgesehen hiervon ist aber die privatrechtliche Wirkung hinsichtlich der auf Grund eines Verbands-Reglements abgeschlossenen Frachtverträge eine gleiche. So lange dasselbe ordnungsmäßig publiziert und nicht außer Kraft gesetzt ist, haben nicht nur die Verbandsbahnen im Verhältnis untereinander das vertragsmäßige Recht, die Anwendung desselben zu verlangen, sondern auch das Publikum,[43]) und es gelten hierbei mut. mut. die nämlichen Grundsätze, welche vorstehend für die Rechtswirkung der Verkehrsordnung aufgestellt sind. Doch ist zu berücksichtigen, daß im Verhältnis zur Verkehrsordnung die Verbands-Reglements nur als Sonderbestimmungen der Eisenbahn-Verwaltungen im Sinne der Eingangs-Bestimmungen zur Verkehrsordnung gelten. Darnach dürfen derartige Bestimmungen die Verkehrsordnung nur ergänzen, mithin den Normen derselben nicht widersprechen. Die Aufnahme günstigerer Bedingungen, als derjenigen der Verkehrsordnung, sind hiernach zulässig, mit Ausnahme der Bestimmungen, welche im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erlassen und mithin polizeilicher Natur sind. Denn günstigere Bedingungen widersprechen der Verkehrsordnung begrifflich nicht. Sie fügen den Normen derselben nur ein Mehr, aber nichts Widersprechendes hinzu.[44]) Es ist ferner durch die Verkehrsordnung vorgeschrieben, daß

---

41) Endemann, Rechtsgrundl., S. 247, R. d. Eisenb., S. 516, Entsch. d. R.-O.-H.-G., Bd. 13, S. 304. A. M. Schott, S. 466.

42) Endemann, Rechtsgrundl., S. 268, R. d. Eisenb., S. 517.

43) Endemann, Rechtsgrundl., S. 246, 247.

44) Doch dürfen derartige Bestimmungen nur ergänzenden Charakter haben, d. h. nur neben den Bestimmungen der Verkehrsordnung eingeführt werden, so daß der Bestand und die Grundlage derselben nicht modifiziert, verringert oder beeinträchtigt wird, mithin die günstigeren Bestimmungen das Mehr bilden, welches die allgemeinen Bestimmungen der Verkehrsordnung

Bestimmungen der Eisenbahn-Verwaltungen, welche dieselbe ergänzen, nur mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde zulässig sind. Abweichende Bestimmungen können nur für Bahnen untergeordneter Bedeutung oder in Fällen, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.[45]) Auch bedürfen alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife. Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung zu ersehen sein.[46]) Stehen Bestimmungen der Verbands-Reglements mit Bestimmungen der Verkehrsordnung im Widerspruch, so greifen die oben Ziff. 4 S. 21 erörterten Grundsätze Platz.

c) Die Lokal-Reglements (oder Spezial-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen) unterscheiden sich von den Verbands-Reglements zwar dadurch, daß sie nicht auf der Vereinbarung mehrerer Eisenbahnen, sondern auf der autonomen Entschließung einzelner Bahnen beruhen und mithin einseitig auf gleichem Wege wieder aufgehoben werden können. Abgesehen aber von diesem Momente ist die Rechtsnatur und Rechtswirkung dieser Reglements dieselbe, wie die der Verbands-Reglements, so daß die vorerörterten Grundsätze auch hier zur Anwendung kommen.

2. Publikation.

Nach Vorstehendem stellen weder die Verkehrsordnung, noch die Verbands- und Lokal-Reglements Rechtsnormen bezw. Gesetze oder Rechtsverordnungen, sondern lediglich thatsächliche Bestimmungen,

---

als das Weniger in sich schließt, also nicht statt oder im Widerspruch mit derselben und ohne jede Beschränkung der dem Publikum durch die Verkehrsordnung gewährten Vorteile. Auch dürfen diese Vorteile nicht irgendwie aus dem Grunde verringert werden, weil als Äquivalent dafür andere, vielleicht größere Vorteile gewährt werden sollen. Es darf also z. B. nicht eine erhöhte Haftpflicht für Verlust oder Beschädigung unter der Bedingung stipuliert werden, daß das Verfügungsrecht des Absenders eine Beschränkung erfährt oder die Lieferzeit verlängert wird. Die Annahme, daß unter „ergänzenden" Bestimmungen günstigere, als die des Übereinkommens nicht zu verstehen seien, erscheint unbegründet und steht mit der analogen einleitenden Vorschrift des bisherigen Betriebsreglements nicht im Einklang.

45) Verk.-Ordn., Eingangsbestimmungen, Abs. 2.

46) Abs. 3 I. c.

wenn auch von rechtlicher Bedeutung, Vertragsbestimmungen dar. Da nun zwar die Kenntnis von Rechtsnormen und Gesetzen, nicht aber die thatsächlich aufgestellter Vertragsbestimmungen vorausgesetzt werden darf, so liegt es den Beteiligten, d. h. den Eisenbahn-Verwaltungen ob, die Reglements zur allgemeinen Kenntnis zu bringen,[47]) ebenso Abänderungen derselben. Sie sind zur gehörigen Publikation verpflichtet[48]) und für nicht rechtzeitige, unrichtige und unvollständige Publikation schadensersatzpflichtig. Ob die Publikation eine gehörig erfolgte ist, ist Thatfrage. Vorschriften über die Publikationsform sind nicht gegeben. Zwar bestimmt die Schlußbestimmung der Verkehrsordnung, daß diese sowie deren Änderungen durch das Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht werden, und ferner Absatz 3 der Eingangs-Bestimmungen zur Verkehrsordnung, daß alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen (Verbands-, Lokal-Reglements ꝛc.) zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife bedürfen und auch die Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde aus der Veröffentlichung zu ersehen sein muß. Aber diese Vorschriften sind mit Rücksicht auf die Rechtsnatur[49]) der Verkehrsordnung nur für die Eisenbahn-Verwaltungen bindend, nicht für die mit ihnen in Vertragsverhältnis tretenden Personen. Dem Publikum gegenüber ist als Grundsatz anzunehmen, daß eine ordnungsmäßige, gehörige Form der Veröffentlichung der qu. Bestimmungen gewählt werden muß, wie sie der Natur der Sache nach erforderlich ist, um die Bekanntschaft der betreffenden Interessenten mit ihnen — wie es beim Vertragsabschlusse geschieht — vorauszusetzen und sie als stillschweigend acceptierte, allgemein feststehende Unterlagen der abgeschlossenen Verträge ansehen zu können.[50]) Anderenfalls wird eine nicht in dieser Weise bekannt gemachte Bestimmung von der Eisenbahn dem Absender gegenüber nicht geltend gemacht werden können.[51]) Gehörig publizierte reglementarische Bestimmungen gelten bis zu ihrer gehörig erfolgten

---

47) Goldschmidt, Zeitschr., Bd. 4, S. 598.

48) arg.: Art. 422 D. H.-G.-B.

49) Als Verwaltungsvorschriften, nicht Rechtsverordnungen; s. oben S. 19 ff. Nur Rechtsverordnungen werden durch die Verkündigung im Reichsgesetzblatt für die Gesamtheit bindend (Laband, D. Staatsrecht, 2. Anh., Bd. I, § 58, S. 610, 611; § 65, S. 697, 698; Bd. II, § 74, S. 127.)

50) Entsch. des Reichsger. von 8. Dezbr. 1883, Bd. 13, S. 77.

51) Entsch. des R.-O.-H.-G. v. 7. Juni 1876, Entsch., Bd. 21, S. 108 (110) u. Reichsger. 3. Juli 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 1, S. 244, 245.

Rücknahme bezw. Abänderung, falls nicht im Reglement ꝛc. alsbald ein Endtermin für die Geltung festgesetzt ist. Als gehörig erfolgt ist aber die Rücknahme bezw. Abänderung dann anzusehen, wenn sie in gleicher Art und Form geschieht, wie die ursprüngliche Bekanntmachung — es müßte denn sein, daß in dem Reglement ein anderer Modus für die Rücknahme oder Abänderung ausdrücklich bestimmt ist.[52])

3. Unterwerfung.

Ist die Publikation ordnungsmäßig erfolgt, was im Streitfalle die Eisenbahn zu beweisen hat, so ist zum Abschlusse des Vertrages auf Grund der reglementarischen ꝛc. Bestimmungen nicht erforderlich, daß ausdrücklich auf dieselben Bezug genommen wird. Sie sind vielmehr gegen jeden wirksam, der sie kannte oder kennen mußte und nicht ausdrücklich seinen gegenteiligen Willen aussprach.[53]) Es findet jedoch insofern thatsächlich eine ausdrückliche Unterwerfung statt, als in dem durch die Verkehrsordnung obligatorisch vorgeschriebenen Frachtbriefe (§§ 51, 52, 54) auf die Bestimmungen der Verkehrsordnung und der Tarife, welche für die betreffende Sendung in Anwendung kommen, besonders Bezug genommen ist, und diese demgemäß sämtlich expressis verbis zu einem Bestandteile des Frachtvertrages gemacht sind.[54]) Der Abschluß des Frachtvertrages auf Grund der betreffenden Bestimmungen schließt daher den Einwand des Absenders bezw. Empfängers aus, daß ihm dieselben oder eine derselben nicht bekannt gewesen oder daß er sich darüber im Irrtum befunden habe.

4. Rechtsgültigkeit.

Die reglementarischen Bestimmungen — sowohl die Verkehrsordnung wie die Verbands- und Lokal-Reglements[55]) — dürfen mit

52) Vgl. auch Endemann, Rechtsgrundl., S. 246, 247; Schott, S. 472; v. Hahn, II, S. 702, § 6.

53) Vgl. v. Gerber, D. Priv.-R., S. 466, Anm. 17; W. Koch, Zeitschr. f. H.-R., X, S. 70; Endemann, Rechtsgrundl., S. 242, 270, 271; R. d. Eisenb., S. 515, 516, 518, 521, Thöl, § 49, Entsch. d. Reichsger. v. 8. Dezbr. 1883, Bd. 13, S. 77, 78.

54) Endemann, Rechtsgrundl., S. 243, 270, 271; R. d. Eisenb., S. 516, Thöl, Handelsr., III, S. 91 f.

55) „Für die Anwendung des Reglements ist es gleichgültig, ob der Absender den Inhalt derselben (beim Abschluß des Frachtvertrages) gekannt

den Gesetzen nicht im Widerspruch stehen. Widersprechen sie diesen, so ist zu unterscheiden, ob sie absoluten oder dispositiven Normen derselben entgegenstehen. Im ersteren Falle sind sie nichtig, dagegen im letzteren Falle als Vertragsnormen gültig. Die Verband- und Lokal-Reglements müssen überdies in die veröffentlichten Tarife zu ihrer Gültigkeit aufgenommen sein, sie dürfen nicht mit den Bestimmungen der Verkehrsordnung im Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen. Stehen sie mit der Verkehrsordnung im Widerspruch, so kommt es darauf an, ob beim Vertragsabschluß auf dieselbe ausdrücklich (Frachtbrief-Formular) oder stillschweigend Bezug genommen ist. War dies der Fall, so kommen die widersprechenden Bestimmungen nicht zur Anwendung, weil durch die Bezugnahme die Nichtanwendung vereinbart ist. Fand keine Bezugnahme statt oder wurde ausdrücklich die Anwendung der Verkehrs-Ordnung ausgeschlossen, so sind die widersprechenden Bestimmungen (wenn gesetzlich zulässig) gültig. In beiden Fällen kann aber die Eisenbahn-Verwaltung, weil sie durch die Anwendung eines derartigen Reglements die öffentlichen Verwaltungs-Vorschriften verletzt hat, im Beschwerdebezw. Aufsichtswege zur Verantwortung gezogen werden.[56])

5. Verhältnis zu einander.

Es ist lediglich zu unterscheiden Lokal- und Verbands-Verkehr. Im Lokal-Verkehr gelten die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung; und neben denselben die Bestimmungen des Lokal-Reglements und Spezial-Bestimmungen der Einzel-Verwaltung nur dann, wenn sie behördlich genehmigt, in die veröffentlichten Tarife aufgenommen sind und die Verkehrs-Ordnung nur ergänzen. Im Verbands-Verkehr gelten gleichfalls unbedingt die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung; und neben denselben die Bestimmungen des Verbands-Reglements und Spezial-Bestimmungen des Verbandes, wenn sie behördlich ge-

hat oder nicht. Er kennt den Inhalt oder gilt so." (Thöl, III, S. 93; Endemann, a. a. O., S. 244; Recht d. Eisenb., S. 521; Entsch. d. Reichsger., Bd. 13, S. 77, 78; R.-O.-H.-G., Bd. 19, S. 184, Bd. 21, S. 185; Thöl, III, § 49, S. 91—93; s. auch § 32, S. 56, Entsch. d. R.-O.-H.-G., Bd. 3, S. 59 f., Goldschmidt, Bd. 4, S. 550; v. Hahn, II, S. 695; Puchelt, II, S. 560, 562.

56) Thöl, S. 92, 93, 95; A. M. Schott, S. 465, 469, 470; Endemann, Rechtsgrundl., S. 262 f. 267 f., R. d. Eisenb., S. 516, 518, 521 (nur teilweise richtig, weil er die Vereinbarung übersieht).

nehmigt, in die veröffentlichten Tarife aufgenommen sind und die Verkehrs-Ordnung nur ergänzen.[57]) Überschreitet aber der Verbands-Verkehr die Grenzen Deutschlands, so kommen im Geltungsgebiete des internationalen Übereinkommens für den Eisenbahn-Frachtverkehr die Normen desselben, und neben diesen die Bestimmungen des Verbands-Reglements insoweit zur Anwendung, als sie dem internationalen Übereinkommen nicht widersprechen;[58]) außerhalb des Geltungsgebietes des internationalen Übereinkommens gelten für die beteiligten deutschen Verbands-Verwaltungen die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung und neben denselben die Bestimmungen des Verbands-Reglements und Spezial-Bestimmungen des Verbandes nur dann, wenn sie behördlich genehmigt, in die veröffentlichten Tarife aufgenommen sind und die Verkehrs-Ordnung nur ergänzen.[59])

57) Eingangs-Bestimmungen der Verk.-Ordn., Abs. 2 u. 3.
58) Internat. Übereink. über d. Eisenbahn-Frachtverkehr, Art. 1, 4.
59) Eingangs-Bestimmungen der Verk.-Ordn., Abs. 1.

Bekanntmachung,
betreffend die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.[1])
Vom 15. November 1892.
(Reichs-Gesetzblatt 1892. Nr. 41. S. 923—1014.)

Gemäß dem vom Bundesrat in der Sitzung vom 15. November 1892 auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse tritt mit dem 1. Januar 1893 an die Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 die nachstehende

Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

(Die allgemeinen Zusatzbestimmungen sind in lateinischer Schrift gedruckt.)

I.

Eingangs-Bestimmungen.[2])

(1) Die Bestimmungen dieser Verkehrs-Ordnung finden Anwendung auf den Verkehr sämmtlicher Eisenbahnen Deutschlands. Auf den internationalen Verkehr dieser Bahnen findet die Verkehrs-Ordnung nur insoweit Anwendung, als derselbe nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.[3])

Die Bestimmungen dieser Verkehrs-Ordnung finden auch in folgenden Fällen Anwendung:

a) wenn eine Sendung das Gebiet eines fremden, an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 beteiligten Staates **transitirt**, sofern deren Abgangsstation und Endstation im Gebiete des

Deutschen Reiches liegen und einer deutschen Eisenbahnverwaltung der Betrieb der fremden Linie angehört;

b) wenn eine Sendung von irgend einer Station der Eisenbahnen Deutschlands nach dem Grenzbahnhofe eines an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 beteiligten Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt, es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr durch Aufgabe mit einem internationalen Frachtbriefe verlangt.

Das Gleiche gilt auch für Transporte in umgekehrter Richtung.

(2) Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen, welche die Verkehrs-Ordnung ergänzen, sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.[4]) Abweichende Bestimmungen können für Bahnen untergeordneter Bedeutung, wie auch dort, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.[5])

(3) Alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife.[6]) Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung zu ersehen sein.[7])

[1]) Die Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend die Verk.-Ord. für die Eisenbahnen Deutschlands, vom 15. November 1892 (R.-G.-Bl. 1892, Nr. 41, S. 923—1014) enthält die Bestimmung, daß die Verk.-Ord. gemäß dem vom Bundesrath in der Sitzung vom 15. November 1892 auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse mit dem 1. Januar 1893 an die Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 tritt.

I. Die Bekanntmachung spricht damit zunächst aus, daß die Einführung der Verk.-Ord. vom 15. November 1892 an Stelle des Betriebs-Reglements vom 11. Mai 1874 auf einem Beschlusse des Bundesrathes beruht, welcher auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung gefaßt worden ist, enthält also den Hinweis auf die dem Bundesrathe zustehende verfassungsmäßige Legitimation zur Beschlußfassung und Einführung der neuen Verk.-Ord. (Vgl. hierüber: Einleitung S. 9 und Anm. 10 daselbst).

II. Die Bekanntmachung setzt die neue Verk.-Ord. an die Stelle des bisherigen Betriebs-Reglements vom 11. Mai 1874 und ordnet daher zugleich die Aufhebung desselben gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Verk.-Ord.

an. Letztere soll rechtlich die Stelle ausfüllen, welche bisher das Betriebs-Reglement einnahm d. h. an Stelle desselben die Gesammtheit der staatlich vorgeschriebenen Frachtvertragsbedingungen bilden, welche die Eisenbahnen den Absendern zu stellen und als Grundlage für den Abschluß von Frachtverträgen anzubieten haben (Einl. S. 2, 19).

III. Die Bekanntmachung bestimmt als Zeitpunkt für das Inkrafttreten der Verk.-Ord. den 1. Januar 1893. Mit diesem Tage beginnt die rechtliche Wirksamkeit derselben und ist das Betriebs-Reglement aufgehoben. Die Verk.-Ord. hat, Mangels einer Bestimmung hierüber, keine rückwirkende Kraft. Sie kommt nur zur Anwendung für diejenigen Eisenbahnfrachtverträge, welche vom 1. Januar 1893 an abgeschlossen werden. Die vor dem 1. Januar 1893 auf Grund des Betriebs-Reglements abgeschlossenen sind nach den Normen des letzteren zu beurtheilen, auch wenn die Ausführung nach dem 1. Januar 1893 stattfindet.

IV. Wenngleich die Verk.-Ord. — wie in der Einleitung S. 7, 15, 16 erörtert — auf dem H.-G.-B. beruht, so ist doch die Eintheilung der Bestimmungen derselben nicht nach Maßgabe und Reihenfolge der bezüglichen Bestimmungen des H.-G.-B's erfolgt, vielmehr ohne besonderes System lediglich dem praktischen Bedürfnisse gemäß gebildet und daher im Wesentlichen nach einem äußerlichen Momente, nach den Kategorien der Beförderungsgegenstände geordnet. Die Verk.-Ord. zerfällt demgemäß in 9 Abschnitte, von denen Abschnitt I Eingangs-Bestimmungen, II (§§ 1—9) Allgemeine Bestimmungen, III (§§ 10—29) Beförderung von Personen, IV (§§ 30—38) Beförderung von Reisegepäck, V (§§ 39—41) Beförderung von Expreßgut, VI (§§ 42—43) Beförderung von Leichen, VII (§§ 44—48) Beförderung von lebenden Thieren, VIII (§§ 49—91) Beförderung von Gütern, IX die Schlußbestimmung über die Form der Veröffentlichung der Verk.-Ord. u. ihrer Änderungen 2c. umfaßt. Da unter „Gütern" in weiteren Sinne alle Beförderungsgegenstände, also auch Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebende Tiere 2c. zu verstehen sind, so hat der Abschn. VIII betr. die Beförderung von Gütern auch für die in den Abschn. III—VII behandelten Beförderungsgegenstände subsidiäre Bedeutung d. h. ist auch für diese sinngemäß insoweit in Anwendung zu bringen, als nicht darüber in den Abschn. III—VII (§§ 10—48) besondere Bestimmungen getroffen sind. (Thöl III S. 94.) Dies ist auch an verschiedenen Stellen der Verk.-Ord. (§§ 34, 41, 48) ausdrücklich ausgesprochen. Würde man die subsidiäre Anwendung des Abschn. VIII auf die Güter der Abschn. III—VII nicht zulassen, sondern annehmen, daß die im Abschn. III enthaltenen Vorschriften für diese nur insoweit gelten, als es in den Abschn. III—VII selbst angeordnet sei, so würde wider die unverkennbare Absicht der Verk.-Ord. der Transport der in den gen. Abschnitten behandelten Güter in vielen Beziehungen der reglementarischen Regelung überhaupt entbehren (z. B. über Berechnung u. Zahlung der Fracht u. Nachnahme (§§ 60—62), Zoll-, Steuer-, Polizei- u. statistische Vorschriften (§ 59), Auflieferung u. Beförderung (§ 56), Transporthindernisse (§ 65), Ablieferung u. Ablieferungshindernisse, Abnahme (§§ 66—70) u. s. w.)

V. Da die Verk.-Ord. weder Gesetz, noch mit Gesetzeskraft er-

lassen ist (Einleitung S. 19), so muß sie sich in den von den Gesetzen, insbesondere vom H.-G.-B. gezogenen Grenzen halten und kann demselben nicht derogiren. Bestimmungen der Verk.-Ord., welche gegen Art. 423 H.-G.-B. verstoßen, sind daher unstatthaft und rechtlich wirkungslos (Art. 423, Abs. 2). Ob und inwieweit dies der Fall, ist im einzelnen Falle Sache der richterlichen Beurtheilung (v. Hahn II S. 694, 695, Puchelt II S. 558, 560, Thöl III, S. 90).

[2]) Die Eingangs-Bestimmungen, welche den Abschnitt I der Verk.-Ord. bilden, regeln im Abs. I die Grenzen — das Anwendungsgebiet — derselben und in den Abs. 2 u. 3 die Voraussetzungen, unter welchen ergänzende oder abweichende Bestimmungen in Betreff der Verk.-Ord. zulässig sind. Abschn. I. Eing.-Best.

[3]) Abs. 1 der Eingangs-Bestimmungen begrenzt das Anwendungsgebiet der Verk.-Ord. und unterscheidet hierbei zwischen internem (Satz 1) und internationalem (Satz 2) Verkehre. Eing.-Best. Abs. 1.

I. Der interne Verkehr ist derjenige, der sich ausschließlich d. h. sowohl in Betreff der Aufgabe- wie der Bestimmungsstation und in seinem ganzem Verlaufe in den Grenzen Deutschlands bewegt.

Doch findet nach den Allg. Zus.-Best. die Verk.-Ord. (in Gemäßheit der Ziff. 1 des Schlußprotokolls zum internat. Übereink.) auch in folgenden Fällen Anwendung:

a) wenn eine Sendung das Gebiet eines fremden, an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Okt. 1890 betheiligten Staates transitirt, sofern deren Abgangs- und Endstation im Gebiet des deutschen Reichs liegen und einer deutschen Eisenbahnverwaltung der Betrieb der fremden Linie angehört;

b) wenn eine Sendung von irgend einer Station der Eisenbahnen Deutschlands nach dem Grenzbahnhofe eines an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Okt. 1890 betheiligten Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt, es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr durch Aufgabe mit einem internationalen Frachtbriefe verlangt. Das Gleiche gilt auch für Transporte in umgekehrter Richtung.

II. Der internationale Verkehr ist derjenige, der mit durchgehendem Frachtbriefe aus dem Gebiete Deutschlands in das Gebiet eines anderen Staates oder umgekehrt übergeht oder Deutschland transitirt. Der internationale Verkehr zerfällt

a) in solchen, welcher dem internationalen Übereink. v. 14. Okt. 1890 unterworfen d. h. aus dem Gebiete eines der Vertragsstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Ungarn, Rußland, Schweiz) in das Gebiet eines anderen derartig übergeht, daß die ganze Transportstrecke von der Anfangs- bis zur Endstation in das Gebiet von Vertragsstaaten fällt.

b) in solchen, welcher dem internationalen Übereink. v. 14. Okt. 1890 nicht unterworfen ist d. h. von oder nach Nichtvertragsstaaten oder unter Transitirung von Nichtvertragsstaaten geht.

Nach Abs. 1 der Eingangs-Bestimmungen findet die Verk.-Ord. auf den internen Verkehr (I) unbedingt Anwendung, und zwar ausnahmslos auf jeden internen Verkehr, gleichviel welcher Art dieser Verkehr ist, ob Lokalverkehr, Verbandverkehr, Verkehr von Bahn zu Bahn rc.; dagegen findet die Verk.-Ord. auf den internationalen Verkehr (II) nur insoweit Anwendung, als derselbe nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist. Durch besondere Bestimmung ist aber nur der dem internationalen Übereinkommen unterliegende Verkehr (IIa) geregelt. Auf diesen findet hiernach die Verk.-Ord. keine Anwendung. Der sonstige internationale Verkehr dagegen ist, soweit er sich in den Grenzen Deutschlands bewegt bezw. Deutschland transitirt, den Bestimmungen der Verk.-Ord. unterworfen. Werden also für denselben reglementarische Vorschriften (in Verbands-Reglements, Tarifen rc.) irgend welcher Art vereinbart, so müssen hierbei, insoweit Deutschland berührt wird, die Normen der Verk.-Ord. beobachtet werden.

Vgl. hierzu Allg.-Abf. Vorschr. § 27, Abs. 1—4.

Insoweit nach Vorstehendem die Verk.-Ord. auf den Eisenbahnverkehr Anwendung findet, erstreckt sich dieselbe auf den Verkehr sämmtlicher Eisenbahnen Deutschlands. Doch sind darunter nur die der reichsrechtlichen Regelung (Art. 41—47) überhaupt unterliegenden Eisenbahnen zu verstehen d. h. die Haupt- und die Nebeneisenbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung), welche dem öffentlichen Verkehre übergeben sind, nicht aber die Kleinbahnen, Privatanschlußbahnen, Bahnen innerhalb privater Etablissements rc. oder zur Verbindung mehrerer derselben.

Eing.-Best. Abs. 2. Satz 1.

[4]) Abs. 2 der Eingangs-Bestimmungen stellt als die erste der Voraussetzungen, unter welchen ergänzende und abweichende Bestimmungen zur Verk.-Ord. zulässig sind (Anm. 2 S. 31), behördliche Genehmigung hin; jedoch gestaltet sich dieses Erforderniß verschieden, je nachdem ergänzende oder abweichende Bestimmungen in Frage kommen. Nach Satz 1 sind Bestimmungen der Eisenbahn-Verwaltungen, welche die Verk.-Ord. ergänzen, grundsätzlich mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig. Nach dem bisherigen Betriebs-Reglement bedurfte es dieser Genehmigung nicht. Unter „Landesaufsichtsbehörde" ist die mit der Aufsicht über die Eisenbahnen betraute Centralbehörde des betr. Bundesstaates zu verstehen, also z. B. in Preußen der Minister der öffentl. Arbeiten. Die Genehmigung muß ausdrücklich ertheilt sein, wie aus der Schlußbestimmung des folgenden Abs. 3 hervorgeht. (Anm. 7 S. 36).

Ergänzende Bestimmungen sind solche, welche mit den Normen der Verk.-Ord. nicht in Widerspruch stehen, von denselben nicht abweichen (arg. Satz 2.) Diese Ergänzungen können einerseits bloß deklaratorischer Natur oder Ausführungs-Bestimmungen in Betreff derjenigen Punkte sein, welche die Verk.-Ord. selbst nicht einheitlich regelt oder überhaupt unberücksichtigt läßt oder der Regelung der Landesrechte oder dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen überweist (z. B. § 38 Abs. 3. § 40. § 42 Abs. 8 u. f. § 50 B.

2 Abs. 2 § 63 Abs. 3 u. s. w.) Andererseits können aber auch durch dem Publikum günstigere Bestimmungen, als die der Verk.-Ord., Ergänzungen zulässigerweise stattfinden. Doch dürfen derartige Bestimmungen nur ergänzenden Charakter haben, d. h. nur neben den Bestimmungen der Verk.-Ord. eingeführt werden, derartig, daß der Bestand und die Grundlage derselben nicht modifizirt, verringert oder beeinträchtigt wird, mithin die günstigeren Bestimmungen das Mehr bilden, welches die allgemeinen Bestimmungen der Verk.-Ord. als das Weniger in sich schließt, also nicht statt oder im Widerspruch mit derselben und ohne jede Beschränkung der dem Publikum durch die Verk.-Ord. gewährten Vortheile.

Diese Vortheile dürfen mithin nicht irgendwie aus dem Grunde verringert werden, weil als Äquivalent dafür andere, vielleicht größere Vergünstigungen gewährt werden sollen. Es darf also z. B. nicht eine erhöhte Haftpflicht für Verlust oder Beschädigung unter der Bedingung stipulirt werden, daß das Verfügungsrecht des Absenders eine Beschränkung erfährt oder die Lieferzeit verlängert wird. Die dispositiven Vorschriften der Verk.-Ord. sind vielmehr — abgesehen von den durch Satz 2 gestatteten Abweichungen — unabänderlich, sie sind das geringste Maaß von Vortheilen, an welchem überhaupt nicht gerüttelt werden darf, auch nicht im Austausch mit anderen Vergünstigungen, deren Mehr- oder Minderwerth sich nicht übersehen läßt.

Vergl. noch Einleitung S. 22 u. Anm. 44 eod.; ferner v. Hahn II, S. 704. Puchelt II, S. 558. Ruckdeschel S. 9. Schreiben des R.-E.-A. v. 22/3 1876 Nr. 1660 und Erl. der Preuß.-Hand.-Min. v. 9/4 1876 II. 5657, V. 2808.

Zum Abs. 2 u. 3 der Eingangs-Bestimmungen sind folgende Verf. des R.-E.-A. und des Preuß. Min. d. öff. Arb. ergangen:

Durch nachstehende, im Auszuge abgedruckte Verfügung des R.-E.-A. vom 15. d. Mts. (Nr. 292 T.) werden bis auf Weiteres die in Folge von Beschlüssen der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I aufgenommenen, die Verk.-Ord. (E.-V.-Bl. 1892 S. 455 ff.) ergänzenden Bestimmungen nicht betroffen, deren Veröffentlichung gemäß Übereinkommen unter den Eisenbahn-Verwaltungen durch die geschäftsführende Verwaltung, die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Berlin, erfolgt. In Bezug auf diese bleibt weitere Bestimmung vorbehalten. (Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 25. Febr. 1893):

Reichs-Eisenbahn-Amt. Berlin, den 15. Februar 1893.

„Die am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands schreibt in den Eingangs-Bestimmungen unter I Absatz (2) und (3) Folgendes vor:

„(2) Bestimmungen der Eisenbahn-Verwaltungen, welche die Verk.-Ord. ergänzen, sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig. Abweichende Bestimmungen können für Bahnen untergeordneter Bedeutung, wie auch dort, wo dies durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse bedingt erscheint, von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des R.-E.-A. bewilligt werden.

(3) Alle ergänzenden und abweichenden Bestimmungen bedürfen zu ihrer Giltigkeit der Aufnahme in die veröffentlichen Tarife. Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung zu ersehen sein."

Da gleiche Festsetzungen hinsichtlich der Zusatz-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement vom 11. Mai 1874 nicht getroffen waren, wird auf genaue Beachtung der vorstehenden Bestimmungen besonders aufmerksam gemacht.

Sofern in die seit dem 1. Januar d. J. eingeführten Tarife und Nachträge ohne Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden Bestimmungen aufgenommen sein sollten, die die Verk.-Ord. ergänzen oder davon abweichen, würde diese Genehmigung mit thunlichster Beschleunigung nachträglich herbeizuführen und zu veröffentlichen sein. Auch in Fällen, in denen zwar die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden ertheilt, für das Publikum jedoch nicht erkennbar gemacht worden ist, wird dies durch entsprechende Ergänzung der früher erlassenen Einführungs-Bekanntmachung nachzuholen sein.

Zur Ausübung der Tarifkontrole ist hiernach fortan die Kenntniß aller Bekanntmachungen über die Einführung von Tarifen und Nachträgen, in denen ergänzende Bestimmungen zur Verk.-Ord. enthalten sind, erforderlich. Die (u. s. w.) wolle daher künftig alle derartigen Bekanntmachungen in Abdruck oder Abschrift dem an das R.-E.-A. einzureichenden Tarifmateriale beifügen, insoweit nicht bestimmungsgemäß die Einreichung schon vorher mit den besonders zu erstattenden Anzeigen über Tariferhöhungen und über Aufhebung oder Einschränkung bestehender direkter Abfertigungen zu erfolgen hat."

Ferner Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. v. 13. Mai 1894 (E.-V.-Bl. S. 116):

„Durch den Erlaß vom 6. Dezember v. J. — V. II. (IV.) 11139 — ist angeordnet, in den Bekanntmachungen über die Einführung neuer Tarife und Tarifnachträge, die zusätzliche Bestimmungen zur Verk.-Ord. enthalten, stets anzugeben, ob die in den Tarifen und Nachträgen enthaltenen Zusatzbestimmungen von der Aufsichtsbehörde genehmigt sind. Da im zweiten Absatz der Eingangs-Bestimmungen zur Verk.-Ord. zwischen solchen zusätzlichen Bestimmungen der Eisenbahnen unterschieden wird, die die Verk.-Ord. ergänzen, und solchen, die Abweichungen von der Verk.-Ord. in sich schließen, und erstere mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zuläſsig, letzere dagegen von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des R.-E.-A. zu genehmigen sind, so muß aus den Bekanntmachungen zu ersehen sein, daß auch diese Zustimmung ertheilt ist.

Die erfolgte Genehmigung der Zusatzbestimmungen ist daher in den Bekanntmachungen der einzuführenden Tarife und Nachträge, gleichviel ob ergänzende oder abweichende Bestimmungen in Frage kommen, fortan in nachstehender Fassung zum Ausdruck zu bringen:

„Die in den Tarif (Nachtrag) aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verk.-Ord. sind gemäß den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden."

Eing.-Best. Abs. 2 Satz 2

5) Nach Satz 2 bedürfen abweichende Bestimmungen nicht nur der Bewilligung der Landesaufsichtsbehörde (s. S. 32), sondern auch der Zustimmung des R.-E.-A. Es ist also eine zweifache Genehmigung erforderlich. Auch ist diese Genehmigung nicht für alle Fälle statthaft. Sie beschränkt sich

vielmehr auf Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebeneisenbahnen), während sie bei Hauptbahnen nur Platz greift, wo dies durch die Eigenartigkeit der Betriebsverhältnisse (Verbindungsbahnen, Stadtbahnen 2c.) bedingt erscheint. In anderen Fällen sind von der Verk.-Ord. abweichende Bestimmungen nicht zulässig, auch nicht mit Genehmigung der gen. Behörden. Ob eine Abweichung durch die Eigenartigkeit der Betriebsverhältnisse z. B. in Betreff der Maximallieferfristen (§ 63), der Auflieferung (§ 56), des Ablieferungsverfahrens (§ 68) u. s. w. bedingt ist, unterliegt lediglich dem Ermessen der zur Genehmigung legitimirten Behörden. „Abweichende" Bestimmungen sind solche, welche mit den Normen der Verk-Ord. im Widerspruche stehen d. h. dieselben nicht bloß ergänzen oder deklariren (Anm. 4), sondern mit deren Inhalt an sich nicht vereinbar sind, demselben nach Form und Wesen entgegenstehen. Aber auch mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und des R.-E.-A. dürfen abweichende Bestimmungen nicht ergehen, wenn sie mit den zwingenden Normen des H.-G.-B. (Art. 423) sich nicht im Einklange befinden. Denn die obligatorischen Vorschriften des H.-G.-B., welche die Grundlage der Verk.-Ord. bilden, abzuändern, sind diese Behörden nicht befugt, eine solche Befugniß kann ihnen durch die Verk.-Ord. nicht verliehen werden.

Vergl. hierzu die in Anm. 4 S. 33, 34 mitgeth. Erl. v. 15. Febr. 1893 (E.-V.-Bl. S. 143) u. 13. Mai 1894 (E.-V.-Bl. S. 116).

[6]) Abs. 3 Satz 1 der Eingangs-Bestimmungen stellt als die zweite der Voraussetzungen, unter welchen ergänzende und abweichende Bestimmungen zur Verk.-Ord. zulässig sind, die Aufnahme in die veröffentlichen Tarife hin. Diese Voraussetzung bezieht sich in gleicher Weise auf ergänzende und abweichende Bestimmungen. Beide bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife. Ohne diese Aufnahme sind sie ungültig und gelten als non scriptum, auch wenn die behördliche Genehmigung (Abs. 2 Anm. 4 u. 5) erfolgt ist. Über die Veröffentlichung der Tarife: vergl. § 7, Abs. 1, Anm. 22. Einer besonderen Bekanntmachung der bezügl. ergänzenden oder abweichenden Bestimmung bedarf es hiernach zwar nicht. Vielmehr genügt die Aufnahme in die veröffentlichten Tarife. Wohl aber steht der Aufnahme in dieselben die besondere, selbstständige Veröffentlichung derartiger Spezialbestimmungen dann gleich, wenn die Publikation eine den Tarifen völlig gleiche, ordnungsmäßige und gehörige ist, denn „Tarif" ist nach der Ausdrucksweise der Verk.-Ord. nicht auf den Begriff des Transportpreisverzeichnisses beschränkt, sondern in dem weiteren Sinne reglementarischer Bestimmungen zu nehmen (Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 108. Thöl III, S. 93 94. v. Hahn II, S. 696 697. Puchelt II, S. 558, 560. Schott, S. 471, 476. Endemann, Rechtsgrdl. S. 262 f. Ruckdeschel S. 9.) Daß eine ergänzende oder abweichende Bestimmung besteht und den Voraussetzungen der Verk.-Ord. — behördliche Genehmigung (Abs. 2) u. Aufnahme in die veröffentlichten Tarife (Abs. 3) — entspricht, hat derjenige, welcher daraus Rechte für sich ableitet, zu behaupten und zu beweisen (Entsch. d. Reichsger. v. 8. Juli 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1, S. 244.)

Eing.-Best. Abs. 3. Satz 1.

Vergl. hierzu d. Erl. des R.-E.-A. v. 15. Febr. 1893 u. des Preuß.

Min. d. öff. Arb. v. 25. Febr. 1893 (E.=V.=Bl. S. 143) u. 13. Mai 1894 (E.=V.=Bl. S. 116) s. Anm. 4, S. 33, 34.

Eing.-Best. Abs. 3. Satz 2. [7]) Zu dem Erforderniß der Aufnahme der Spezialbestimmung in die veröffentlichten Tarife fügt Satz 2 des Abs. 3 noch das weitere formelle Erforderniß hinzu, daß die Genehmigung sc. die nach Abs. 2 erforderliche behördliche Genehmigung (Anm. 4 u. 5.) aus der Veröffentlichung zu ersehen sein muß, d. h. in die veröffentlichten Tarife ist nicht nur die gemäß Abs. 2 genehmigte Bestimmung selbst aufzunehmen, sondern auch darin in geeigneter Weise ersichtlich zu machen, daß die Genehmigung erfolgt sei, sei es, daß die Bestimmung ausdrücklich als behördlich genehmigt bezeichnet oder der Wortlaut der Genehmigung beigefügt wird ꝛc. (Vergl. hierzu Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 13./5. 1894 E.=V.=Bl. S. 116 s. Anm. 4, S. 34.) Satz 2 knüpft nicht wie Satz 1 an die Nichtbeobachtung dieser Vorschrift des Präjudiz der Ungültigkeit der betr. Bestimmung. Ihre Außerachtlassung hat also zwar nicht die Ungültigkeit zur Folge, macht aber die Eisenbahn, weil sie damit eine Administrativvorschrift verletzt hat, im Beschwerde= bezw. Aufsichtswege verantwortlich.

II.

Allgemeine Bestimmungen.[8])

§ 1.

Pflichten der Eisenbahnbediensteten.

(1) Die Bediensteten der Eisenbahnen haben im Verkehr mit dem Publikum ein entschiedenes, aber höfliches Benehmen einzuhalten und sich innerhalb der Grenzen ihrer Dienstpflichten gefällig zu bezeigen.[9])

(2) Die Annahme von Vergütungen oder Geschenken für dienstliche Verrichtungen ist ihnen untersagt.[10])

(3) Den Bediensteten ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.

Abschn. II. Allg. Best. [8]) Die §§ 1—9 der Verk.=Ord., welche den Abschnitt II derselben unter dem Titel:

„Allgemeine Bestimmungen"

bilden, beziehen sich nach ihrer Stellung und der Bezeichnung „allgemeine" sowohl auf den Personen= wie auf den Güterverkehr und enthalten in den §§ 1—5 eine Reihe von Ordnungsvorschriften über das Verhalten des Eisenbahndienstpersonals und des Publikums für sich und im Verhältnisse zu einander, während § 6 die Voraussetzungen der Transportpflicht der Eisenbahnen, § 7 die Berechnung und Publikation der Transportpreise (Tarife), § 8 die Zahlungsmittel und § 9 die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute regelt.

[9]) Die Dienstpflichten sind zwar im Wesentlichen in den Dienst-Reglements und Instruktionen vorgeschrieben, aber nicht erschöpfend. Es handelt sich nicht allein um besondere und ausdrückliche Vorschriften. Vielmehr gehören alle Pflichten, welche selbstverständlich nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge und nach dem zugewiesenen Wirkungskreise den Angestellten als solchen, als für die betreffende Funktion Angestellten vernünftigerweise obliegen bezw. sich aus seiner Stellung ergeben, zu seinen Dienstpflichten. Aus der Anstellung und der Überweisung eines bestimmten Geschäftszweiges ergeben sich von selbst vielfache Verpflichtungen, uud es ist gleichgültig, ob Gesetze, Verordnungen, allgemeine oder specielle Dienstbefehle solche Verpflichtungen noch besonders einschärfen oder nicht. Vergl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. Allg. Best. II S. 9—11 — u. die Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 16./6. 1884 E.-V.-Bl. S. 310; 24./11. 1885 S. 362; 16./8. 1889 S. 251; 6./5. 1890 S. 91; 4./5. 1891 S. 53.

§ 1. Abf. 1.

[10]) Dieses Verbot hat den Zweck, eine gleichmäßige Behandlung des Publikums Seitens des Dienstpersonals herbeizuführen, da sich anderenfalls dasselbe leicht dazu bestimmt fühlen könnte, die dienstlichen Verrichtungen von der Hingabe von Geschenken ꝛc. abhängig zu machen bezw. einen vor dem anderen zu bevorzugen. Erfolgt die Annahme, Forderung oder das Sichversprechenlassen von Geschenken oder anderen Vortheilen für eine Handlung, die eine Verletzung einer Amts- oder Dienstpflicht enthält, so liegt der Thatbestand der passiven Bestechung vor (§ 332 Str.-G.-B.), während in dem Anbieten von Geschenken ꝛc. zu gleichem Zwecke aktive Bestechung liegt (§ 333 l. c.) Unter Amtshandlungen sind alle Handlungen zu verstehen, welche innerhalb des Kreises der dem Beamten als solchem durch Gesetz und Instruktionen zur Pflicht gemachten Thätigkeit liegen (Reichsger. 20. November 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 441) und nur vermöge des Amts vorgenommen werden können. (Reichsger. 6. Mai 1887 eod. Bd. 5 S. 348). Hierzu gehören auch Unterlassungen: Reichsger. 18. Oktbr. 1887 eod. Bd. 6 S. 142 — 20. Novbr. 1880 eod. S. 441; auch ist es gleichgültig, ob die Annahme bezw. das Anbieten für eine bereits begangene oder für eine zukünftige Amtshandlung erfolgt. (Reichsger. 8. Novbr. 1879, Entsch. i. Straff. Bd. 2 S. 129, 5. Novbr. 1883 Bd. 9 S. 166, 14. März 1889, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 7 S. 94). Der Vortheil ꝛc. muß ein materieller sein, wenn auch nicht unbedingt ein Vermögensvortheil (Olshausen § 331 N. 3, v. Schwarze N. 6), er muß ferner als Aequivalent für die Amtshandlung erscheinen (Reichsger. 25. Februar 1889, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 7 S. 83), der Beamte das Geforderte als Geschenk, nicht als eine ihm zustehende Gebühr gefordert haben (Reichsger. 13. März 1885 eod. Bd. 4 S. 133). Auch die Bestechung eines im Auslande fungirenden deutschen Eisenbahnbeamten durch einen Deutschen ist strafbar (Reichsger. 14. Jan. 1887 eod. Bd. 5 S. 302). Im Güterverkehr tritt besonders hervor die Bestechung des Güterexpeditions- und bezw. Stationspersonals behufs Annahme unrichtig deklarirter Güter (nach Inhalt, Gewicht ꝛc.) oder behufs Bevorzugung in der Gestellung der Wagen, oder in der Zeit der Beförderung, behufs Gestattung des Überschreitens der vorgeschriebenen Be- u. Entlade- sowie der Lagerfristen ohne Erhebung von Strafgebühren ꝛc. Nach der An-

§ 1. Abf. 2.

nahme des Reichsgerichtes ist jede von einem Eisenbahnbeamten zu machende Dienstfahrt eine Amtshandlung und deshalb das Anerbieten eines Geschenks, um einen solchen Beamten zu bestimmen, bei einer Fahrt über die Grenze unverzollte Waare mitzunehmen, als Bestechung strafbar (Reichsger. v. 1. Juli 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 432).

Im Personenverkehr macht sich vornehmlich die Bestechung des Fahrpersonals geltend behufs Zulassung unentgeltlicher Mitfahrt von Passagieren. (Reichsger. 17. Dezbr. 1885, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 385). Nach der Annahme des Reichsger. liegt in der Überlassung eines bereits benutzten Billets Seitens eines Fahrbeamten an einen Passagier gegen Entgelt behufs Legitimation für die Reise der Thatbestand der passiven Bestechung (§§ 332 St.-G.-B.), in der Mitwirkung anderer Fahrbeamten hierbei der Thatbestand der Mitthäterschaft, (§ 47 l. c.) s. Reichsger. 18. Oktbr. 1887 eod. Bd. 6 S. 69. Auch schließt der Thatbestand der Bestechung des Schaffners den Thatbestand des Betrugs der Eisenbahnverwaltung durch den ohne Billet oder ohne gültiges Billet reisenden Passagier nicht aus, es ist vielmehr denkbar, daß derselbe durch Bestechung den Schaffner bestimmen wollte, an der Verübung des Betrugs theilzunehmen. (Reichsger. 4. Juli 1889 eod. Bd. 7 S. 214). Bestechung liegt auch in Betreff des Schaffners einer Privateisenbahn vor, weil dieser bei der Billetrevision und Entfernung unbefugt Mitfahrender als Bahnpolizeibeamter behufs Aufrechthaltung der öffentl. Ordnung fungirt. (Reichsger. 24. März 1884 eod. Bd. 3 S. 203).

§ 2.

Anordnungen der Bediensteten.

Den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation versehenen Bediensteten ist das Publikum Folge zu leisten verpflichtet.[11])

§ 2. Abs. 1. [11]) Für Preußen ist bestimmt: „Im Dienst muß jeder Beamte die vorgeschriebene Dienstkleidung tragen. (Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte im Staats-Eisenbahndienst vom 15. Januar 1876 II 22 191 § 10). Das Schaffnerpersonal ist mit deutlich sichtbaren Nummern zu versehen, welche zweckmäßig auf einem während des Dienstes um die Mütze zu befestigenden Streifen anzubringen sind. (Erl. vom 20. Februar 1878 Ziff. 4, E.-V.-Bl. S. 42). Die Bahnpolizeibeamten (zu welchen insbesondere die Bahnkontroleure, Betriebskontroleure, Stationsvorsteher, Stationsaufseher, Stationsassistenten, Weichensteller, Bahnwärter, Zugführer, Packmeister, Schaffner und Portier gehören) müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen, oder mit einer Legitimation versehen sein (Betr.-Ord. § 66 Bahnord. § 47). Die Stationsbeamten müssen im Dienst stets die vorgeschriebene Dienstkleidung und bei Abfertigung von Zügen mit Personenbeförderung die orangefarbene Dienstmütze tragen (Dienstanw. f. Stat.-Beamte § 6). Über Streitigkeiten § 3. Beschwerdeführung § 4. Diese Bediensteten haben, insoweit ihre bahnpolizeilichen Funktionen in

Betracht kommen, sämmtlich den Charakter öffentlicher Beamten und in dieser Eigenschaft die Rechte und Pflichten öffentlicher Beamten. Sie genießen bei rechtmäßiger Ausübung ihrer Amtspflichten den besonderen Rechtsschutz der öffentlichen Beamten. Ein besonderer Rechtsschutz wird den Beamten durch mehrere Bestimmungen des St.-G.-B. gewährt, insbesondere durch § 113 (Widerstand und thätlicher Angriff), § 114 (Nöthigung), § 120 (Befreiung von Gefangenen), § 116 (Auflauf und Aufruhr), § 196 (Beamtenbeleidigung). Die Praxis hat vornehmlich den Schutz des § 113 St.-G.-B. auch den Bahnpolizeibeamten als Vollstreckungsbeamten zuerkannt, so z. B. den Stationsvorstehern: Preuß. Ob.-Trib. 8. April 1875. Goltd. Arch. Bd. 23 S. 323 und Reichsger. 5. April 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 7. (Widerstand bei der Entfernung aus dem Koupé wegen Verweigerung des Vorzeigens der Fahrkarte), Ob.-Land-Ger. München 4. Juli 1882, eod. Bd. 3 S. 255. (Widerstand bei der vorläufigen Festnahme wegen Beamtenbeleidigung), Ob.-Land.-Ger. Rostock 7. Mai 1888, eod. Bd. 5 S. 294 (Wiederstand durch thätlichen Angriff bei Einziehung einer Ordungsstrafe).

§ 3.

Entscheidung der Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Bediensteten entscheidet auf den Stationen der Stationsvorsteher, während der Fahrt der Zugführer.[12])

[12]) Vorbehältlich weiterer Beschwerdeführung. (§ 4.) § 3.

§ 4.

Beschwerdeführung.

(1) Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.[13])

(2) Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnorts des Beschwerdeführenden erhoben werden.[14]) Beschwerden über einen Bediensteten müssen dessen thunlichst genaue Bezeichnung nach dem Namen oder der Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten.[15])

[13]) § 65 Betr.-Ord. § 46 Bahn-Ord. „Bei jedem Stationsvorstande ist ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch aufzulegen." Auch auf Haltestellen hat die Auslegung eines Beschwerdebuchs stattzufinden. (Verf. des R.-E.-A. v. 4. Dezember 1878, Erl. d. Preuß. Min. f. H. ꝛc. vom 4. Januar 1879 [E.-V.-Bl. S. 2].) Das Beschwerdebuch ist zur Eintragung etwaiger Klagen auf Verlangen Jedermann auch dann vorzulegen, wenn § 4. Abs. 1.

einem Ansuchen um vorherige Mittheilung des Beschwerdepunktes nicht Folge gegeben wird. Von jeder in dasselbe eingetragenen Beschwerde ist auf dem vorgeschriebenen Wege sofort eine Abschrift nebst erläuterndem Bericht und den etwaigen Vernehmungsverhandlungen an das Betriebsamt einzureichen. Auch die ergangenen Entscheidungen sind in das Beschwerdebuch einzutragen. (Dienstanweisung für die im Preuß. Staats-Eisenbahndienst beschäftigten Stationsbeamten von 1886, § 6 IIa P. 1540.) Ueber die Einforderung von Auszügen aus den Beschwerdebüchern durch das R.-E.-A. s. Verf. dess. vom 20. August 1874, R.-E.-A. 4500 und über die gleichmäßige Handhabung derselben, Erl. d. R.-E.-A. vom 13. Novbr. 1874, R.-E.-A. 8060, C.-Bl. f. d. D. R. 1874 S. 427.

§ 4. Abs. 2. [14]) Ueber die Beschleunigung der Beantwortung von Beschwerden s. Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 13. Dezbr. 1880, E.-V.-Bl. S. 415 u. 11. Dezbr. 1883 eod. S. 228. Die durch Mißverständnisse und Irrthümer veranlaßten Beschwerden sind durch Aufklärung und Belehrung möglichst sofort zu erledigen; trifft einen Eisenbahnbediensteten dabei eine Schuld, so ist dessen Bestrafung zu veranlassen. Unbillige Zumuthungen seitens des Publikums sind mit Ruhe und Bestimmtheit von der Hand zu weisen. (Dienstanweisung für die im Preuß. Staats-Eisenbahndienst beschäftigten Stationsbeamten von 1886, § 6 Abs. 1 IIa P. 1540.)

[15]) S. Anm. 11.

§ 5.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist jedermann, mit Ausnahme der dazu nach den bahnpolizeilichen Vorschriften befugten Personen, untersagt.[16])

§ 5. [16]) § 5 reproduzirt in abgekürzter Form das aus der Betr.-Ord. §§ 54. 55 Bahnord. § 44 entnommene Verbot des Betretens der Bahnanlagen und der Stationen. Ob ein Raum „bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffnet ist", ist eine thatsächliche Frage. (Reichsger. vom 27. Januar 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 237, 238 und des Ob.-Land-Ger. München vom 1. Juni 1886 eod. Bd. 5 S. 41 u. 8. Oktober 1886 eod. Bd. 5 S. 284.) Zu den nur zeitweise geöffneten Räumen gehören auch die Perrons (Bahnsteige). Auf dieselben findet daher § 123 St.-G.-B. (Hausfriedensbruch) Anwendung (Reichsger. 29. Jan. 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 375 u. 28. Okt. 1889 eod. Bd. 7 S. 326), desgleichen auf den Bahnhof (Reichsger. 4. Mai 1885 eod. Bd. 4 S. 156), die Empfangsgebäude, deren Flure rc.; insbesondere sind Dienstmänner oder sonstige Gewerbetreibende nicht berechtigt, sich in diesen Räumen aufzustellen (O.-L.-G. Rostock 25. Juli 1885 eod. Bd. 4 S. 304-308); der Wartesaal (O.-L.-G. Naumburg 21. Juni 1888 eod. Bd. 7 S. 12) Die bahnpolizeilich zum Betreten der Bahnhöfe und der Bahn befugten Personen sind in der Betr.-Ord. § 54

Abs. 1. § 55 Abs. 1. u. 2. Bahnord. § 44 Abs. 1. aufgeführt. Alle anderen Personen bedürfen einer mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ausgestellten Erlaubnißkarte.

Die Betr.-Ord. f. d. Haupteisenb. §§ 54. 55. bestimmt: Das Betreten der Bahn einschließlich der zugehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-. Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets berufenen Beamten, sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsendeten deutschen Offizieren gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt zwischen den Schienen eines jeden Gleises zu vermeiden. Die bezeichneten Personen, sowie die nach § 55 zum Betreten der dem übrigen Publikum nicht geöffneten Stations- und Diensträume berechtigten Beamten haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen. Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Übergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur solange, als dieselben nicht durch Schranken geschlossen sind. Die mit Drehkreuzen oder anderen in gleicher Weise sichernden Verschlüssen versehenen Übergänge dürfen nur überschritten werden, wenn kein Zug in Sicht ist. In allen Fällen ist jeder unnöthige Verzug zu vermeiden. Die Gewährung von Erlaubnißkarten zum Betreten der vorstehend bezeichneten Bahnanlagen bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen. Außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume darf Niemand die Station ohne Erlaubnißkarte betreten, mit Ausnahme der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militär- und Polizeibehörde, sowie der im § 54 gedachten und der Postbeamten. Den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Stationen sowie den Bahnkörper innerhalb des Festungsbereichs bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten. Für das Anhalten von Wagen behufs Aufnahme oder Absetzung von Personen, sowie zur Abholung oder Zufuhr von Gütern sind nur die dafür bestimmten Stellen auf den Vorplätzen der Stationen und auf den Plätzen an den Ladegleisen und den Güterschuppen zu benutzen. Die Überwachung der Ordnung auf diesen für die Fuhrwerke bestimmten Plätzen steht den Bahnpolizeibeamten zu, insofern in dieser Beziehung nicht besondere Vorschriften ein Anderes bestimmen.

Die Bahn-Ord. f. d. Nebeneisenbahnen § 44 bestimmt: Das Betreten der Bahn, soweit sie nicht zugleich als Weg dient, sowie das Betreten der zur Bahn gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahn-

gebiets berufenen Beamten, sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsendeten deutschen Offizieren, ferner innerhalb des Bereichs von Festungen bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden gestattet. Die bezeichneten Personen haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen. Das Publikum darf die Bahn, soweit sie nicht zugleich als Weg dient, nur an den zu Übergängen bestimmten Stellen betreten, und zwar nur solange, als dieselben nicht abgesperrt sind oder sich kein Zug nähert. In allen Fällen ist jeder unnötige Verzug zu vermeiden. Für das Betreten der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, soweit dieselben nicht zugleich als Weg dienen, durch Vieh, bleibt derjenige verantwortlich, welchem die Aufsicht über dasselbe obliegt. Sobald sich ein Zug nähert, müssen Fuhrwerke, Reiter, Fußgänger, Treiber von Vieh und Lastthieren in angemessener Entfernung von der Bahn, und zwar, sofern Warnungstafeln vorhanden sind, an diesen halten, beziehungsweise die Bahn schnell räumen. Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

Über die Ertheilung von Legitimationen zum Betreten der Bahnanlagen und die Form der Erlaubnißkarten und Reverse in Preußen s. Erlaß des Preuß. Minist. d. öff. Arb. vom 23. März 1878, E.-V.-Bl. S. 92, 93. Über die Beobachtung der Polizeistunde gemäß § 365 R.-St.-G.-B. in Eisenbahnwartesälen: Erk. d. Ob.-Land.-Ger. München vom 15. Mai 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 387. Das Verbot des § 5, welches in den §§ 54 u. 55 der Betr.-Ord. § 44 Bahnord. des Näheren ausgeführt ist, ist in Verbindung mit der Vorschrift des § 2 Verk.-Ord. deshalb von großer rechtlicher Bedeutung, weil — abgesehen von den in den §§ 62—64 der Betr.-Ord. § 45 Bahnord. vorgesehenen Ordnungsstrafen ꝛc. — das Zuwiderhandeln gegen dasselbe für die Eisenbahnverwaltung den Einwand des eigenen Verschuldens gegen eine auf § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 gestützte Schadensklage wegen Tödtung oder Körperverletzung zu begründen vermag. (Vgl. Eger, Komment. zum Reichshaftpfl.-Ges. 3. Aufl. S. 138 f.)

§ 6.

Verpflichtung zum Transport.

(1) Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann nicht verweigert werden,[17]) sofern

1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn entsprochen wird,[18])
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist,[19])
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.[20])

(2) Gegenstände, deren Ein- und Ausladen besondere Vorrichtungen nöthig macht, ist die Eisenbahn nur auf und nach solchen Stationen anzunehmen verpflichtet, wo derartige Vorrichtungen bestehen.[21])

[17]) § 6 enthält zum Theil eine Wiederholung, zum Theil eine Erweiterung des im Art. 422 d. H.-G.-B. ausgesprochenen wichtigen Prinzips, der Transportpflicht der Eisenbahnen (s. Einleitung S. 6). Nach Art. 422 des H.-G.-B. kann eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäftes für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern drei Voraussetzungen zutreffen: § 6. Abs. 6

1) die Güter an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach den Reglements, oder im Falle die letzteren fehlen, oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen u. der Benutzungsweise der Bahn zum Transport sich eignen,
2) der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auflieferung der Güter u. die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft,
3) die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen.

Die Transportpflicht der Eisenbahnen — unter diesen drei Voraussetzungen — erstreckt sich nicht nur auf den Abschluß, sondern folgerichtig auch auf die Ausführung der Eisenbahntransportverträge. Die Verk.-Ord. erweitert diese Pflicht sowohl räumlich, indem dieselbe nicht nur auf die eigene Bahnstrecke beschränkt, sondern in Betreff der Güter gemäß § 49 auf alle für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der deutschen, der Verk.-Ord. unterworfenen Bahnen ausgedehnt ist (§ 49), wie auch sachlich, indem diese Pflicht nach § 6 außer den Gütern (einschließlich der Fahrzeuge, Leichen und Thiere) auch Personen umfaßt.

Die Worte „kann nicht verweigert werden" bedeuten, daß die Eisenbahn zur Eingehung und Ausführung des Transportvertrages unter den nachfolgenden drei Voraussetzungen verpflichtet ist. Auch eine nur zeitweilige Weigerung ist nicht gestattet (v. Hahn II S. 700 § 2. Endemann Rechtsgrdl. S. 215. Eger Frachtr. III S. 182. Schott S. 477). Hat die Eisenbahn aber einen Transport übernommen, zu dem sie nicht verpflichtet ist, so ist sie dafür dem Absender ꝛc. haftpflichtig (v. Hahn II S. 704.)

Nach der Annahme des R.-O.-H.-G. berechtigt jedoch Art. 422 des H.-G.-B. (bezw. § 6 Verk.-Ord.) den Absender nicht, auf dem Transporte lediglich auf Grund des alten Frachtvertrages den Rücktransport des Frachtguts nach dem Absendungsorte von der Eisenbahn zu verlangen. Eine Weigerung, diesem Verlangen zu entsprechen, ist keine Negirung der gesetzlichen Transportpflicht. Vielmehr muß der Absender, wenn er den Rücktransport wünscht, einen neuen Frachtvertrag abschließen. (Entsch. Bd. 16 S. 195.) Übrigens trifft den Kläger, der die Bahn wegen ungehöriger Verweigerung belangt d. h. welcher behauptet, daß die für die Transportpflicht der Eisen-

bahn aufgestellten Voraussetzungen erfüllt sind und die Bahn demungeachtet die Eingehung des Frachtgeschäfts verweigert, die Beweispflicht (v. Hahn a. a. O. § 4, Endemann S. 758 Anm. 17).

§ 6. Abs. 1. Ziff. 1. [18]) Abs. 1 Ziff. 1 des § 6 enthält die erste Voraussetzung der Transportpflicht. Der Absender muß sich unterwerfen: 1) „den geltenden Beförderungsbedingungen," nicht beliebigen, denn die Eisenbahnen genießen nicht unbeschränkte Vertragsfreiheit, ihre Autonomie ist beschränkt einerseits durch die privatrechtl. Vorschriften des H.-G.-B., insbesondere der Art. 422—431, andererseits durch einschränkende Bestimmungen des öffentlichen Rechts. Nur innerhalb dieser Grenzen darf die Eisenbahn Bedingungen stellen. (v. Hahn II S. 702 § 6.) Soweit hiernach die betr. Bedingungen zu Recht bestehen, hat der Absender denselben zu entsprechen, 2) den sonstigen, „allgemeinen Anordnungen der Bahn", darunter sind im weiteren Sinne nicht die bloßen Vertragsbedingungen (s. ad 1), sondern alle anderen von der Eisenbahn, und zwar nicht allein der annehmenden, sondern auch den folgenden, erlassenen Anordnungen genereller Natur zu verstehen, welche sich auf den Transport beziehen: Tarife, Fahrpläne, Rollfuhrordnungen, Normen über das Spesen-, Aufnahme-, Wiege-, Verladungs- 2c. Verfahren (Wehrmann S. 81. Puchelt II S. 554. Schott S. 480). Ihre Gültigkeit beruht in der Regel auf der Genehmigung der zuständigen Staatsbehörden, welche entweder in allgemeinen Gesetzen, Konzessionsurkunden oder Verwaltungsvorschriften vorgeschrieben bezw. vorbehalten ist. Von Bedeutung ist das Wort „allgemein", d. h. es müssen Anordnungen sein, welche für alle Absender, für das ganze Publikum gleichmäßig gelten. Wäre daher eine Transportbedingung auch an sich zwar den Gesetzen entsprechend und der Bahn freigestellt, so würde sich der Absender ihr doch nicht zu fügen brauchen, wenn sie nicht in einer allgemein geltenden Anordnung erhalten ist, sondern nur ihm speziell gestellt ist. Aus diesem Grunde ist auch für diese Anordnungen der Eisenbahnen prinzipiell die öffentliche, allen zugängliche Publikation zur Vorschrift gemacht. Das R.-O.-H.-G. folgert die Publikationspflicht mittelbar aus Art. 422 (Erk. v. 9. Mai 1876 Entsch. Bd. 20 S. 375). Und mit Recht bemerkt v. Hahn II S. 516 § 6: daß derartige allgemeine Anordnungen, auch wenn und soweit staatliche Genehmigung nicht erforderlich ist, die Eisenbahnverwaltung in der Art binden, daß sie vor Zurücknahme derselben den einzelnen auf Grund derselben offerirten Transportvertrag nicht zurückweisen oder andere Bedingungen proponiren könne. Den Bedingungen und Anordnungen wird dadurch entsprochen, daß der Absender sich ihnen unterwirft. Die Unterwerfung kann ausdrücklich oder durch konkludente Handlungen geschehen. (s. Einleitung S. 25). Da im ganzen Reichsgebiete die Aufgabe von Gütern nur mit einem allgemein vorgeschriebenen Frachtbriefformulare erfolgen darf und dieses auf die Reglements und Tarife ausdrücklich Bezug nimmt, so liegt die Unterwerfung schon in der Frachtbriefunterschrift. (Endemann S. 758 Anm. 19.)

§ 6. Abs. 1. Ziff. 2. [19]) Abs. 1, Ziff. 2 enthält die zweite Voraussetzung der Transportpflicht und wiederholt in etwas geänderter Fassung die Vorschrift der Ziff. 3 Abs. 1 der Art. 422 H.-G.-B. (s. Anm. 17, S. 43.) „Transportmittel"

sind im weitesten Sinne des Wortes zu verstehen, also nicht allein die Waggons, Lokomotiven und Tender, sondern auch alle anderen zu dem fraglichen Transporte unbedingt erforderlichen Einrichtungen und Vorräthe: die Betriebsmaterialien (Kohlen, Wasser ꝛc.), die Werkzeuge und Geräthe zum Wiegen, Verladen, Bedecken der Güter, das Personal der Expedition, Beförderung, Überwachung u. s. w. (v. Hahn II, S. 702. Schott, S. 481. Endemann, S. 534.)

Die „regelmäßigen" Transportmittel der Bahn müssen ausreichen, d. h. die den gewöhnlichen Verkehrseinrichtungen und Bedürfnissen der Bahn entsprechenden und für die beantragte Transportart geeigneten sein. Die Weigerung der Bahn würde somit begründet sein, wenn die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen und nur außergewöhnliche, für Ausnahmefälle (Mobilmachung, Krieg, Extra-Wagen für den Landesherrn ꝛc.) bestimmte und reservirte Transportmittel vorhanden sind. Die Bahn erscheint auch nicht verpflichtet, zu einem das gewöhnliche Maß übersteigenden Transport ausnahmsweise Transportmittel zu beschaffen (Thöl III, § 74, S. 150) oder in Reserve zu halten, sondern kann einen derartigen Transport ablehnen. Wohl aber muß sie die für gewisse periodisch wiederkehrenden und im gewöhnlichen Laufe der Dinge zu gewärtigenden Zeiten stärkeren Verkehrs regelmäßig mehr beschafften (geliehenen ꝛc.) Transportmittel zur Verwendung bringen, jedoch nicht die in Reserve stehenden Maschinen ꝛc., welche erfahrungsgemäß nur zum Ersatze schadhafter und zur Aufrechthaltung eines geregelten Betriebsdienstes erforderlich sind.

Die regelmäßigen Transportmittel sind nicht diejenigen, welche eine Bahn faktisch beschafft und verwendet, sondern diejenigen, welche sie nach bestehenden Vorschriften und nach vernünftigen Verkehrs- und Verwaltungsanschauungen besitzen muß, um dem auf ihren Strecken in der Regel herrschenden Verkehrsbedürfnisse zu genügen. Unverschuldete Ursachen des Mangels an regelmäßigen Transportmitteln (ungewöhnlich starker Verkehr, Krieg, Zerstörung durch Elementar-Ereignisse ꝛc.) exkulpiren die Bahn, nicht aber verschuldete. Verschuldet ist der Mangel jedenfalls dann, wenn die Eisenbahn die ihr durch die Konzessionsbedingungen oder anderweitige Vorschriften der zuständigen Aufsichtsbehörden auferlegte Zahl von Betriebsmitteln nicht besitzt.

Sind die faktisch vorhandenen Transportmittel für den gewöhnlichen Verkehr nach rationellen Prinzipien bezw. entgegen bestehenden Vorschriften ungenügend, so begründet die Weigerung der Bahn Schadensersatzansprüche im Sinne des letzten Absatzes dieses Paragraphen. Die Annahme, daß alsdann nur ein Einschreiten der Aufsichtsbehörde, nicht aber ein Schadensanspruch sich rechtfertige, erscheint nicht zutreffend. Denn daß die regelmäßigen Transportmittel genügen, ist ein durch Art. 422 H.-G.-B. in das Civilrecht aufgenommener Anspruch der Absender, und ob dies der Fall, hat, wie rücksichtlich der Fragen Ziff. 1 und 2 im Streit der Richter, nicht die Aufsichtsbehörde (auf deren sachverständiges Gutachten jener allerdings der Natur der Sache nach provoziren wird), zu entscheiden. (Wehrmann S. 82.)

Der Mangel regelmäßiger Transportmittel rechtfertigt übrigens nur zeitweilige Verweigerung. Sobald der Mangel behoben ist, fällt der Weigerungsgrund fort und es muß, falls die Vertragsofferte seitens des Absenders

wiederholt wird, die Beförderung nunmehr erfolgen. (v. Hahn II, S. 703. Endemann H.-R.-S. 758, Anm. 20. Ruckdeschel S. 94. Eger III, S. 190.)

§ 6. Abs. 1. Ziff. 3. [20]) Abs. 1. Ziff. 3 enthält die dritte Voraussetzung der Transportpflicht. Es handelt sich auch hier sowohl um Umstände, welche die Übernahme der Beförderung d. h. die Eingehung des Beförderungsvertrages, wie auch die Ausführung derselben verhindern. In Betreff der Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Eisenbahntransports von Gütern sind jedoch im § 65 Verk.-Ord. noch weitere Bestimmungen getroffen. Über den Begriff der „höheren Gewalt" s. § 75 Abs. 1, Verk.-Ord. Im Streitfalle hat richterliches Ermessen zu entscheiden.

§ 6. Abs. 2. [21]) Diese Bestimmung steht im Einklang mit Art. 422 Abs. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. u. § 50 A Ziff. 2 Verk.-Ord. (s. S. 43.), sie bezieht sich namentlich auf größere Thiere, Fahrzeuge und Sprengstoffe und ist hier zum Ausdruck gekommen, weil es sich nicht nur um den eigentlichen Güterverkehr, sondern auch um Beförderungsarten handelt, die sich an den Personenverkehr anschließen und in eigenen Abschnitten behandelt sind. (Erläuter. d. R.-E.-A. zu § 6.) Vergl. § 30 Abs. 2 (Anm. 104), § 32 Abs. 2 (Anm. 110), § 44 Abs. 1 (Anm. 153) und in Betreff der Fahrzeuge die im Anhange mitgetheilten „Allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen."

§ 7.

Transportpreise. Tarife.

(1) Die Berechnung der Transportpreise erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife.[22])

(2) Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten nicht vor Ablauf von 6 Wochen nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war.[23])

(3) Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den veröffentlichten Tarifen ist verboten und nichtig.[24])

(4) Begünstigungen bei Transporten für milde und für öffentliche Zwecke, sowie solche im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen, sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.[25])

§ 7. Abs. 1. [22]) Im § 7 sind die obersten Tarifgrundsätze, wie sie im Wesentlichen z. Z. bereits thatsächlich bestehen, für d. Güter- und Personenverkehr gleichmäßig zum Ausdruck gelangt (Erläuter. d. R.-E.-A. zum § 7). Absatz 1 — sowie die in den folgenden Sätzen enthaltenen Normen — sind Konsequenzen des allgemeinen Prinzips, daß, wie in Bezug auf die Zeit der Beförderung (Art. 422), so auch in Bezug auf die Frachtberechnung kein Absender vor dem anderen bevorzugt werden soll. (Einleitung S. 6.) Die Vorschrift der Frachtberechnung nach Maaßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig publizirten Tarife giebt jedem die Möglichkeit der Kontrole gleichmäßiger

Behandlung. Diese Vorschrift ist obligatorisch d. h. die Berechnung der Fracht muß in dieser Weise erfolgen. Unter „Tarifen" ist zwar im weiteren Sinne nicht bloß das eigentliche Verzeichniß der Fahr- und Frachtpreisansätze zu verstehen, sondern die Gesammtheit derjenigen Modalitäten, unter welchen eine Eisenbahnverwaltung die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre dem Publikum ankündigt — wie das R.-O.-H.-G. unter Bezugnahme auf Art. 45 der deutschen Reichsverfassung in Verbindung mit der Ausdrucksweise des ehemaligen Betriebsreglements §§ 52, 53, 54, 59, 60 und 61 zutreffend ausgeführt hat. Vgl. Erk. des R.-O.-G.-H. v. 7/6 1876 Entsch. Bd. 21 S. 108. Indeß ist hier, wo es lediglich auf die Berechnung der Fracht ankommt, das Wort „Tarif" in der Beschränkung auf das eigentliche Verzeichniß der Frachtpreisansätze gebraucht, während es in den folgenden Sätzen im weiteren Sinne angewandt ist.

Die Verk.-Ord. enthält keine Bestimmung über die materielle Bildung der Tarife selbst, weder Normen über die Höhe der Transportpreise noch über die sonstigen Modalitäten der Berechnung, sowie die Art und Form ihrer Feststellung und Genehmigung, sondern beschränkt sich lediglich auf die Vorschrift, daß nach Inhalt der bestehenden Tarife die Fracht zu berechnen ist, und sodann auf zwei bestimmte Voraussetzungen, welche die bestehenden Tarife erfüllen müssen, um als Grundlage für die Frachtberechnung im internationalen Verkehre zu dienen: sie sollen 1. zu Recht bestehen, und 2. gehörig veröffentlicht sein.

Hierzu tritt dann als dritte aus Absatz 3 des § 7 zu entnehmende Voraussetzung, daß Preisermäßigungen oder sonstige Begünstigungen gegenüber den veröffentlichten Tarifen verboten und nichtig sind.

Nach welchem System die Tarife zu bilden sind, sowie ob staatliche Feststellung oder Genehmigung derselben erforderlich ist und der Publikation vorangehen muß, ist nicht bestimmt. Alles dies ist dem Partikularrecht überlassen und richtet sich nach den Konzessionen, Statuten und Landesgesetzgebungen der einzelnen Bahnen. Fast überall haben sich die Staaten in Gesetzen und Konzessionen die Feststellung der Tarife, ihrer Abänderungen und insbesondere Erhöhungen in mehr oder weniger ausgedehntem Maße vorbehalten.

Obligatorisch sind nur folgende zwei Voraussetzungen in Betreff der der Berechnung zu Grunde zu legenden Tarife:

1. Die Tarife müssen zu Recht bestehende sein. Es ist damit der Vorschrift Ausdruck gegeben, daß — abgesehen von der gehörigen Veröffentlichung — die zur Anwendung zu bringenden Tarife allen rechtlichen Voraussetzungen der Reichs- und Landesgesetzgebung (in Bezug auf die Bildung, Form, Feststellung, Genehmigung rc.) entsprechen müssen und die Anwendung von Tarifen unrichtig ist und die im § 61 Abs. 4 bezeichneten Folgen nach sich zieht, wenn sie nicht zu Recht bestehen.

2. Die Tarife müssen gehörig veröffentlicht sein.

a) Ihrem Umfange nach erstreckt sich die Veröffentlichungspflicht ausnahmslos auf alle Tarife, sowohl neu einzuführende, wie Änderungen, Ermäßigungen oder Erhöhungen bereits eingeführter Tarife, gleichviel, ob und in welcher Weise ihre Feststellung und Genehmigung erfolgt ist und gleichviel,

welcher Art der Tarif ist, also sowohl Güter- wie Personen-Tarife, Lokal- wie direkte (Verbands-)Tarife, Normal- und Ausnahme-Tarife, Transit-Tarife, Differential-Tarife, auch Tarife, welche nur den Versand einer außerdeutschen Station nach deutschen Empfangsstationen (Erl. d. R.-E.-B.-A. 26/11. 1877 Nr. 10550.) betreffen. Sie umfaßt endlich nicht nur die eigentlichen Frachtsätze, sondern auch die Nebengebühren nebst den Bestimmungen über ihre Anwendung und Berechnung (Tarifvorschriften). Dagegen gehören Anschluß-, Anrücke-, Überfuhr- rc. Gebühren auf Anschluß- und Nebengeleisen zur Verbindung der öffentlichen Verkehrsstrecken mit einzelnen industriellen Etablissements, Lagerplätzen, Magazinen rc., Zechenfrachten bei der Verbindung mit Bergwerken, Hütten rc., weil das Kriterium des öffentlichen Verkehrs fehlt, nicht hierher, erfordern also auch nicht die Publikation, sowie die gleichmäßige Anwendung der Sätze und sonstigen Beförderungs-Bedingungen.

b) Über die Art und Form der Veröffentlichung enthält die Verk.-Ord. nähere Bestimmungen nicht. Sie bestimmt nur, daß die Tarife gehörig zu veröffentlichen sind. Soweit hierüber die Konzessionen, Statuten oder Landesgesetze und Verordnungen Bestimmungen nicht enthalten, wird daher nach dem Zwecke der Vorschrift die Veröffentlichung so vollständig, verständlich, umfassend und dem Publikum zugänglich und offenkundig erfolgen müssen, daß eine Unkenntniß der Tarife auf Seite der Betheiligten ohne deren eigene Verschuldung nicht anzunehmen ist. Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. H.-Recht, Bd. IV, S. 594 f. Entsch. d. R.-O.-H.-G., Bd. 21, S. 108. Bering in Gruchots Beitr., Bd. 21, S. 410. Zur gehörigen Veröffentlichung genügt in der Regel nicht allein der Aushang in und bei den Expeditionslokalen, Billetschaltern rc. oder die Ankündigung in einem Lokalblatte, sondern es ist die Anzeige in hierzu geeigneten, in dem betreffenden Verkehrsgebiete verbreiteten Zeitungen, welche gewöhnlich von der betreffenden Verwaltung ein- für allemal benützt werden, erforderlich. Dagegen reicht es in Rücksicht auf den meist erheblichen Umfang der Tariftabellen und ihrer Abänderungen aus, daß nur die Thatsache der Herausgabe, der Erhöhung oder Erniedrigung des Tarifes im Allgemeinen öffentlich bekannt gemacht und zugleich diejenige Stelle bezeichnet wird, wo der neue beziehungsweise abgeänderte Tarif in extenso eingesehen beziehungsweise erworben werden kann.

Die Art der Publikation ist übrigens zumeist durch Gesetz oder auch Verordnungen und Vorschriften der betreffenden Aufsichtsbehörden geregelt worden. Den preußischen Staatseisenbahnen ist vorgeschrieben, daß sie zur Publikation der Einführung von Tarifen und der Tarif-Änderungen bis auf weiteres den Reichsanzeiger zu benutzen haben. Dasselbe ist den preußischen Privateisenbahnen anempfohlen worden. (Min.-Erl. v. 12. Febr. 1875, II, 1816 und 24. April 1875, II, 7298.) Publikationen über Gütertarife, sowie Änderungen dieser Tarife sind seitens der Verwaltungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vereinbarungsgemäß in dem Inseratentheile der Vereinszeitung zu veröffentlichen. Publikationen in Tarif- und Verkehrs-Angelegenheiten, welche die lediglich für Rechnung des Preußischen Staates verwalteten Bahnen betreffen, haben die Regierungs-Amtsblätter unentgeltlich aufzunehmen. (Min.-Erl. vom 6. Mai 1881, E.-V.-Bl. S. 164.) Die Publi-

kation der Tarife und Tarif-Änderungen durch Einführung und Bekanntgabe im Instruktionswege ist unzureichend und vorschriftswidrig. (Erl. d. R.-E.-A. vom 12. Oktober 1877, Nr. 9094, des preuß. H.-M. vom 30. August 1878, II/IV T. 4433, v. 13. Januar 1879, II T. 25, v. 5. April 1879, II/V T. 1746 und v. 23. September 1882, IIb T. 5550.) Ist aber die Publikation des Tarifs demungeachtet nur im Instruktionswege erfolgt, so muß jedenfalls die Aufhebung eines solchen Tarifs, da er doch thatsächlich zur Anwendung gekommen, publizirt werden. (Erl. d. R.-E.-B.-A. 1/3. 1880 Nr. 1222.) Auch die Übertragung eines Tarifs — wenngleich in Form und Inhalt unverändert — auf eine andere Verbandsroute, ist als die Eruirung eines neuen Tarifs anzusehen und bedarf der Publikation. (Erl. d. R.-E.-B.-A., 11/15. 1877, Nr. 9862.)

Bei der Publikation neuer Tarife müssen nicht nur diejenigen alten Tarife, welche beseitigt werden, genau bezeichnet werden, sondern auch in denjenigen Fällen, in welchen ältere Tarife nur theilweise aufgehoben werden oder in welchen ausnahmsweise die alten Tarife über Konkurrenzrouten noch in Geltung bleiben sollen, die betreffenden Verkehrsrelationen möglichst genau angegeben werden, um das Publikum über die geltenden Tarife nicht im Zweifel zu lassen. (Preuß. Min.-Erl. v. 14. März 1878, E.-V.-Bl. S. 89.) Bei der Einführung neuer Tarife ist es auch thunlichst zu vermeiden, daß die in der öffentlichen Bekanntmachung bezeichneten Termine nicht innegehalten werden oder daß alte Tarife — der vorangegangenen öffentlichen Bekanntmachung zuwider — bis auf Weiteres wieder in Geltung gesetzt werden. Tarifänderungen sind nicht eher zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, als bis über dieselben unter den betheiligten Verwaltungen vollständiges Einverständniß erzielt ist. Sollte gleichwohl in einzelnen Fällen eine nachträgliche Änderung der zur öffentlichen Kenntniß gebrachten Tarife in Folge unvorhergesehener Umstände nicht zu vermeiden sein, so ist — abgesehen von der Einholung der aufsichtsseitigen Genehmigung — jedenfalls für den rechtzeitigen Erlaß einer berichtigenden Bekanntmachung Sorge zu tragen. (Erl. d. R.-E.-A. v. 17/12. u. 18/12. 1878 Nr. 11931 u. 12666.)

c) Es entsteht die Frage, welche Folgen eine unterlassene oder nicht gehörig bewirkte Publikation der Tarife und deren Abänderungen nach sich zieht? Was den Staat anlangt, so wird dieser die ihm gesetzlich oder konzessionsmäßig etwa zustehenden Straf- und Zwangsmittel zur Anwendung bringen können. Der Absender ist nach allgemeinen Rechtsregeln, da er sich die Berechnung der Fracht nur nach den gehörig publizirten Tarifen gefallen zu lassen braucht, an die nicht oder nicht gehörig publizirten Tarife nicht gebunden, sondern kann die Berechnung nach den bisherigen Tarifen verlangen und einen etwaigen höheren Betrag des neuen Tarifs ablehnen, beziehungsweise bereits zu viel Bezahltes zurückfordern. (Erl. d. R.-E.-B.-A. 21/5. 1875, Nr. 3245.)

Aus der Verpflichtung der Eisenbahn, die Tarife „gehörig", d. h. ordnungsgemäß, vollständig und richtig zu publiziren, folgt auch ihre Verantwortlichkeit für Druckfehler und sonstige Unrichtigkeiten in den publizirten Tarifen. Wenngleich § 7 die publizirten Tarife als für die Frachtberech-

nung maßgebend hinstellt, so ist hierbei doch vorausgesetzt, daß diese den behördlich ꝛc. festgestellten und genehmigten genau entsprechen, und daß mithin der beiderseitige Kontraktswille auf die Anwendung der festgestellten und dementsprechend publizirten Tarife gerichtet war. Daraus folgt einerseits, daß, wenn die Fracht in Folge von Druckfehlern ꝛc. zu hoch berechnet war, die Eisenbahn das zuviel Gezahlte zurückzahlen muß. Andererseits ist sie zwar berechtigt, das aus gleichem Anlaß zu wenig Erhobene nachzufordern. Doch kann in diesem letzteren Falle dem Zahlungspflichtigen das Recht nicht versagt werden, den ihm durch die irrige Publikation entstandenen Schaden compensando gegen die Eisenbahn geltend zu machen. (Eger, d. Frachtrecht, 2. A. II, S. 395; Entsch. d. Reichsger. v. 11/3. 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. II, S. 236 f.

Der Absender kann die Eisenbahn aber auch für den ihm mittelbar entstandenen Schaden verantwortlich machen, wenn er z. B. nachzuweisen vermag, daß er durch die vorschriftswidrige Publikation höherer Tarifsätze, während Konkurrenten Kunde von dem zeitweiligen Fortbestehen eines Teiles der bisherigen niedrigeren Tarifsätze erlangt hatten, hinsichtlich seines Geschäftsbetriebes in Schaden gerathen sei, da den Eisenbahnverwaltungen die Verbindlichkeit obliegt, die maßgebenden Tarife — und zwar ohne durch dabei gemachte unrichtige Angaben irre zu leiten — rechtzeitig und vollständig zu publiziren. Auch kann nicht bezweifelt werden, daß die in Rede stehende culpa nach den Grundsätzen über die Verletzung obligatorischer Pflichten vertreten werden muß, zu welchen letzteren auch diejenigen gehören, welche unmittelbar aus den Gesetzen entspringen. (Entsch. d. R.-O.-H.-G. v. 9/5. 1876, Entsch. Bd. 20, S. 373.)

Dagegen wird die Bahn ihrerseits, wenn der neue Tarif niedrigere Sätze enthält, als der alte, nicht auf den Grund hin, daß ersterer nicht gehörig ꝛc. publizirt worden sei, Nachforderungen erheben können, da sie aus eigenem Verschulden Vortheile für sich nicht herleiten darf. Als nicht gehörig publizirt gilt der neue Tarif nicht bloß dann, wenn er nicht in die hierzu bestimmten Zeitungen ꝛc. aufgenommen worden ist, sondern auch, wenn er nach den bestehenden Bestimmungen nicht rechtzeitig oder nicht mit der erforderlichen Staats- ꝛc. Genehmigung publizirt worden ist. Aus der nicht gehörig oder nicht erfolgten Publikation eines Tarifs oder einer Tarifabänderung darf aber der Absender bezw. Empfänger nicht etwa den Einwand herleiten, er sei zur Frachtzahlung überhaupt nicht verpflichtet, weil eine Vereinbarung über den Frachtpreis zwischen ihm und der Bahn nicht vorliege. Vielmehr gilt alsdann präsumtiv der bisherige rite publizirte Tarif. Handelt es sich aber um einen ganz neuen Tarif (z. B. für eine neue Strecke, für eine neue Art [illegible]n Gütern ꝛc.), so ist allerdings die Bahn mangels gehöriger Publikation [illegible]t befugt, diesen ohne weiteres zur Anwendung zu bringen, keineswegs [illegible] fällt ihre Frachtforderung ganz fort, sondern sie muß deren Angemessenspeziell erweisen (was ihr bei rite publizirtem Tarife nicht obliegt). Im [illegible]igen gelten für die Folgen nicht gehöriger Publikation in erster Reihe die [illegible]henden Spezialbestimmungen der einzelnen Landesgesetze, Spezialreglements, [illegible]zessionen ꝛc.

Die „Berechnung der Transportpreise" nach den Bestimmungen der Tarife liegt der Regel nach der Güterexpedition ob, nachdem der Absender mit den im § 51 vorgeschriebenen Angaben den Frachtbrief ausgefüllt hat und deren Prüfung (Inhalt, Gewicht ꝛc., § 53) durch die Güterexpedition erfolgt ist. Sie bedient sich zur Berechnung der auf der rechten Hälfte des Frachtbrief-Formulars befindlichen Note, wobei zuerst die aufgegebene Nachnahme in die Note zu übertragen und die Provision dafür auszuwerfen, demnächst die eigentliche Fracht unter Angabe des Einheitsfrachtsatzes für 100 Kilogramm nebst den Zuschlägen für Interessedeklaration zu berechnen, und zuletzt die etwa zur Erhebung kommenden Nebengebühren auszuwerfen sind. Die Güterexpedition ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Note sowohl die bei der Frankirung erhobenen, als auch die sämmtlichen vom Empfänger einzuziehenden Beträge deutlich und vollständig nachweist; die Frachten sind in dem Frachtbriefe genau auszuwerfen, damit dem Empfänger nicht die Möglichkeit entzogen wird, eine Prüfung der in Ansatz gebrachten Frachten vorzunehmen.

[23]) Durch Abs. 2 wird die bereits vorher theils gesetzlich, theils im Wege der Vereinbarung für sämmtliche deutsche Eisenbahnen bestehende Vorschrift, daß, abgesehen von der Publikation der Tarife und Tarif-Änderungen ohne Erhöhung der Transportpreise bei bezw. vor dem Inkrafttreten derselben, Tarif-Änderungen mit Erhöhung der Transportpreise sechs Wochen vor der Anwendung öffentlich bekannt zu machen sind, (Erl. d. R.-E.-A. v. 8. Januar 1876, Nr. 13275) reglementarisch festgesetzt. Diese Vorschrift bedingt, daß in der Bekanntmachung auf die betreffenden Tariferhöhungen hingewiesen wird, sowie ferner, daß die Erhöhungen jedenfalls sechs Wochen vor der Anwendung ihrem vollen Umfange nach feststehen und in Ermangelung einer detaillirten Angabe von in dem Publikandum näher zu bezeichnenden Dienststellen dem Publikum auf desfallsige Anfrage genau mitgetheilt werden müssen. (Erl. d. R.-E.-A. v. 21./5. 1875, Nr. 3245 u. 20. Febr. 1881, Nr. 608.) § 7. Abs. 2.

Abs. 2 umfaßt nicht nur Tariferhöhungen d. h. jede unmittelbare zahlenmäßige Heraufsetzung bestehender Transportpreise, sondern auch jede Erschwerung der Transport-Bedingungen, wozu auch jede Zurückziehung von ohne Zeitbegrenzung gewährten Transport-Erleichterungen, jede Berichtigung publizirter Tarifsätze, welche dadurch eine Erhöhung erfahren, sowie jede Aufhebung und Einschränkung direkter Expeditionen, wenn damit eine Vermehrung der Transportkosten — auch nur mittelbar — verbunden ist, zu rechnen sind (vergl. Erl. R.-E.-B.-A. 20./2. 1881, Nr. 608. Preuß. Min.-Erl. v. 11./2. 1879, IV./II. T. 7362, E.-B.-Bl. 1881. S. 131—134), nicht aber Änderungen der Fahrpreise, welche durch Fahrplanänderungen herbeigeführt werden (Erl. d. R.-E.-A. zu § 7 Abs. 2).

Die Publikation bloßer Tarif-Änderungen muß — abgesehen von Tarif-Erhöhungen — spätestens am Tage des Inkrafttretens derselben bewirkt werden, auch bei Verbands-Tarifen (Erl. R.-E.-B.-A. 1./11. 1875). Aus den Publikationen selbst muß aber hervorgehen, ob mit der Tarif-Änderung zugleich eine Tarif-Erhöhung verbunden ist. Es bedarf eines ausdrücklichen Hinweises darauf, daß die Tarif-Änderung eine Erhöhung in

sich schließt (Erl. d. R.-E.-A. 20./2. 1881, Nr. 608. Preuß.-Min. Erl. v. 12./11. 1875).

Für die Berechnung der sechswöchentlichen Publikationsfrist ist nicht das Datum des Publikandums, sondern der Tag der wirklich erfolgten Publikation maßgebend (Erl. d. R.-E.-B.-A. 20./2. 1881. Preuß. Min.-Erl. 16./4. 1881 E.-V.-Bl. S. 132). Die Publikation der Tarif-Erhöhungen kann nur in dem Falle als den Anforderungen des § 7 entsprechend erachtet werden, wenn in der betreffenden Bekanntmachung ausdrücklich auf die Erhöhung der Tarife aufmerksam gemacht und die Bekanntmachung mindestens 6 Wochen vor dem Termine, mit welchem inhaltlich der Bekanntmachung die bis dahin bestandenen niedrigeren Sätze aufgehoben werden sollen und demnächst auch wirklich aufgehoben werden, erfolgt ist. Demgemäß hat in dem Falle, wenn die erhöhten Tarife aus irgend einem Grunde nicht von dem in Aussicht genommenen Tage ab zur Anwendung gelangen und die niedrigeren Frachtsätze noch einige Zeit „bis auf Weiteres" bestehen bleiben sollen, die weitere Bekanntmachung, mittelst welcher die wirkliche Einführung der erhöhten Tarife angekündigt wird, ebenfalls mindestens 6 Wochen vor dem betreffenden Termine zu erfolgen (s. Preuß. E.-V.-Bl. 1878, S. 89). Auch in den Fällen, in denen ein Tarif vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs ermäßigt worden ist, ist die Wiedererhöhung an die Frist von 6 Wochen geknüpft.

Ein Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. v. 29. Febr. 1892 (E.-V.-Bl. S. 53) bezeichnet es im Interesse von Handel und Verkehr für erwünscht, Änderungen der Tarife möglichst frühzeitig zu veröffentlichen, insbesondere Tariferhöhungen soweit möglich schon etwa 3 Monate vor Eintritt der Gültigkeit.

§ 7. Abs. 3.

[24]) Abs. 3 ist eine selbstverständliche Konsequenz des im Abs. 1 ausgesprochenen Grundsatzes. Es sind sowohl die zahlenmäßigen Herabsetzungen der veröffentlichten Tarife gemeint, wie auch jede, sei es unmittelbare oder auch nur mittelbare Vergünstigung eines oder mehrerer Absender vor den anderen in Betreff der Transportbedingungen d. h. die Gewährung von s g. „Refaktien" in jeder Form und unter jedweder Bezeichnung. Dahin gehört z. B. jede vertragsmäßige Vergütigung, welche seitens einer Eisenbahn größeren Versendern, Spediteuren, Lagerplatzpächtern für das zur Bahnbeförderung übergebene Gut eingeräumt wird, sei es in Gestalt von freier Fahrt (Freifahrtkarten), Provision an Agenten nach dem Verhältniß der aufgegebenen Transportmenge oder der aufkommenden Frachteinnahmen, Vermiethung von Lagerräumen und Lagerplätzen, bei welcher die Höhe der Miethe von dem Umfange der vom Miether der Bahn zugeführten Transporte abhängig gemacht ist oder den Miethern eine Konventionalstrafe aufgelegt wird für den Fall, daß sie ein bestimmtes Jahresquantum über die betreffende Bahn nicht verfrachten.

Grundsätzlich sind nicht allgemein publizirte Tarif-Ermäßigungen und sonstige Transportvergünstigungen zu Gunsten einzelner Absender unzulässig. Dies gilt auch für Sendungen des Staates und des Reiches. Sendungen für Privatrechnung dürfen nicht ungünstiger behandelt werden, als fiskalische Sendungen, und ebensowenig sind die Sendungen einer fiskalischen Station

anders zu behandeln, wie die anderer fiskalischen Stationen. Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung ist „verboten und nichtig". Das Wort „verboten" ist öffentlichrechtlich und weist darauf hin, daß jede derartige Abrede im Aufsichtswege zu rügen und zu beseitigen ist. Das Wort „nichtig" dagegen trifft die privatrechtliche Seite. Indem die Ermäßigung für nichtig erklärt wird, sind auch alle auf Grund derselben eingegangenen einzelnen Frachtgeschäfte in Hinsicht auf die unstatthafte Preisvereinbarung nichtig, d. h. rechtlich wirkungslos, und können insoweit von beiden Theilen angefochten, bezw. es kann demungeachtet die Frachtberechnung nach den zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarifen (Abs. 1) verlangt werden. Auch die Frage, ob ein dritter Interessent aus der ungleichmäßigen Behandlung Schadensersatzansprüche gegen die betreffende zuwiderhandelnde Eisenbahnverwaltung herleiten kann, ist hiernach zu bejahen.

[25]) Abs. 4 enthält eine Ausnahme von der Bestimmung des Abs. 3 zu Gunsten der Transporte für öffentliche und milde Zwecke sowie im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen. Dahin gehören insbesondere die durch die Reichsverfassung oder Reichsgesetzgebung bestimmten Transportermäßigungen und Erleichterungen zu Gunsten der Reichs-, Militär-, Post-, Telegraphen- und Zoll-Verwaltung, ferner Begünstigungen bei den zum eigenen Bau, Unterhalt und Betrieb einer jeden Bahn erforderlichen Transporten — sowie für milde und öffentliche Zwecke mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde. § 7. Abs. 4.

§ 8.

Zahlungsmittel.

Außer den gesetzlichen Zahlungsmitteln ist, wo das Bedürfniß vorhanden, auch das auf den ausländischen Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld — jedoch mit Ausschluß der Scheidemünze — zu dem von der Verwaltung festzusetzenden und bei der betreffenden Abfertigungsstelle durch Anschlag zu veröffentlichenden Kurse anzunehmen, insoweit nicht der Annahme ein gesetzliches Verbot entgegensteht.[26])

[26]) § 8 enthält die zur wesentlichen Erleichterung des Verkehrs gegebene Vorschrift, daß — außer den gesetzlichen Zahlungsmitteln, sc. den reichs- und landesgesetzlich zugelassenen — da, wo das Bedürfniß vorhanden, auch das auf den ausländischen Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, anzunehmen ist. Die Verpflichtung zur Annahme besteht also nicht mehr, wie nach § 6 Abs. 2 des alt. Regl., unbedingt, sondern nach Maßgabe des Bedürfnisses, also vornehmlich in Grenzstationen, größeren Städten, Kurorten ꝛc. Darüber, ob ein Bedürfniß hierzu vorhanden, entscheidet die Landesaufsichtsbehörde event. das Reichseisenbahnamt. Der Ausdruck „Nachbarbahnen" ist nicht sehr bestimmt. Es sind darunter aber wohl nur die direkt anschließenden Bahnen zu verstehen, in dieser Beschränkung aber nicht nur inländische, sondern auch ausländische. § 8.

Außer Gold- und Silbergeld müssen natürlich auch die sonstigen in dem betreffenden Staate vorgeschriebenen gesetzlichen Zahlungsmittel zugelassen werden. Der Kurs soll von der Eisenbahnverwaltung festgesetzt und bei der betr. Abfertigungsstelle durch Anschlag publizirt werden. Die Festsetzung darf der Natur der Sache nach nicht willkürlich gegriffen sein, gegen zu niedrige Festsetzung wird dem Publikum die Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde zugestanden werden müssen. Etwaige gesetzliche Verbote schließen die Annahme der bezüglichen Geldsorten aus. (Vergl. Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Zus.-Best. III. § 38 Zus.-Best. VI und § 76 Abs. 3 u. 4.)

§ 9.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.[27])

§ 9. [27]) Dem Frachtführer liegt die Pflicht für die vertragsmäßige Ausführung des Transports ob; er hat dafür Sorge zu tragen, daß der Transport unversehrt und rechtzeitig an den Empfänger gelangt, und haftet daher für den Schaden, der von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung durch Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung entsteht. Das H.-G.-B. (Art. 395) hat in Bezug auf diese Haftpflicht in Übereinstimmung mit anderen Frachtrechten die strengen Grundsätze des römischen receptum angenommen und nur in Betreff der Verspätung eine mildere Haftpflicht eintreten lassen (Art. 397.) Nach dem Prinzipe des receptum ist der Transport ein Werk. Der Frachtführer übernimmt das Gut mit der Zusage, es in unversehrtem Zustande abzuliefern, soweit dies mit vernünftigen Mitteln überhaupt möglich ist. Wie er diesen Erfolg herbeiführt, ist also seine Sache. Da seine Thätigkeit vom Absender bezw. Empfänger wenig oder gar nicht kontrolirt und ein Beweis für sein etwaiges Verschulden in der Regel nicht geführt werden kann, so ist ihm die strengste Haftpflicht auferlegt, er haftet sowohl für seine eigenen Handlungen und Transportmittel wie auch für seine Leute ꝛc. unbedingt und ferner für die Handlungen dritter und für Naturereignisse insoweit, als dieselben durch menschenmögliche Vorsicht abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können. Der Frachtführer vertritt mithin selbst Zufall bis an die Grenze der höheren Gewalt. Die Schadensersatzklage ist durch die bloße Thatsache der Beschädigung oder des Verlustes des zum Transporte aufgegebenen Gutes an sich begründet. Gegen diese Klage stehen dem Frachtführer nur drei Einreden zu, nämlich: 1. die Einrede der höheren Gewalt, 2. des eigenen Verschuldens, 3. der natürlichen Beschaffenheit des Gutes (§ 75). Nur für Verspätung ist eine etwas mildere Haftpflicht zugelassen (§ 86).

Art. 400 H.-G.-B. giebt nun in Konsequenz dieses strengen Haftpflichtprinzips in subjektiver Hinsicht dem Grundsatz Ausdruck, daß der Frachtführer für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des

von ihm übernommenen Transports bedient, d. h. für sein gesammtes, an der Ausführung desselben beteiligtes Dienst- und Hülfspersonal zu haften verpflichtet ist.

§ 9 Verk.-Ord. macht diesen Grundsatz des Art 400 H.-G.-B. unverändert auch zu einem reglementarischen, erweitert denselben jedoch noch insofern, als § 9 nach seiner Stellung unter den allgemeinen Bestimmungen nicht nur, wie Art. 400 H.-G.-B. für den Gütertransport, sondern auch für den Personentransport Geltung hat, somit auf alle von der Eisenbahn übernommenen Transporte ausnahmslos zur Anwendung zu bringen ist.

Unter Eisenbahn ist hierbei jede Eisenbahn zu verstehen, welche an einem Transporte innerhalb des Geltungsgebiets des H.-G.-B. bezw. der Verk.-Ord. betheiligt ist, denselben übernommen hat. Der Umfang der Haftung der Eisenbahn für ihre Leute 2c. ist bei Gütern durch die bezüglichen Bestimmungen des H.-G.-B. und der Verk.-Ord., bei Personen durch die betr. Normen des allgem. bürgerl. Rechts und der Verk.-Ord. begrenzt. Soweit die Eisenbahn hiernach selbst für eigene Handlungen zu haften hat, hat sie auch die ihrer Leute 2c. zu vertreten und darf folgeweise auch nur diejenigen Einreden bezüglich deren schadenbringender Handlungen und Unterlassungen erheben, die sie in Betreff ihrer eigenen Handlungen 2c. würde geltend machen können. Es genügt nicht, daß sie ihre Sorgfalt in der Auswahl und Aufsicht (diligentia in eligendo vel inspiciendo) der Leute 2c. nachweist, sie hat vielmehr, unbedingt für dieselben aufzukommen. Sie kann sich auch durch den Einwand nicht befreien, daß irgend eine Arglist (Betrug, Veruntreuung) oder ein Verschulden ihrer Leute 2c. den Schaden herbeigeführt habe. Sie hat vielmehr auch alle hierdurch herbeigeführten Schäden zu vertreten. Ebenso ist der Beginn, die Dauer und das Ende der Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute ganz nach den Grundsätzen für ihre eigenen Handlungen zu beurtheilen, d. h. sie haftet für ihre Leute 2c. von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung.

Aus dem Wesen dieser Haftpflicht ergeben sich nur folgende Einschränkungen: 1) die Haftpflicht des § 9 beschränkt sich auf diejenigen Organe, welche dem eigentlichen Transportgewerbe der Eisenbahn angehören. „Ausführung des Transports" ist im engeren Sinne zu nehmen. Es ist darunter also nicht der gesammte Eisenbahndienst in allen seinen Zweigen und das darin angestellte und beschäftigte Personal zu verstehen, sondern nur der Dienst der eigentlichen Transportverwaltung, das für die Ausführungsgeschäfte des Transportbetriebes angestellte, den Transport vorbereitende, durchführende und vollendende Personal, also vornehmlich das Güterexpeditionspersonal, sowie die die Transportmittel unterhaltenden und bedienenden Leute, nicht aber die in anderen Geschäftszweigen der Eisenbahnverwaltung (Kassen-, Rechnungs-, Buchhaltungs- 2c. Dienst) beschäftigten Organe. Die Eisenbahn ist nach § 9 nur für diejenigen Leute 2c. verantwortlich, die in ihrem Frachtgewerbe angestellt sind, alle anderen sind nicht ihre Leute 2c. in ihrer Eigenschaft als Frachtführer. 2) Aber auch für diesen engeren Kreis von Angestellten haftet die Eisenbahn nach § 9 nur insoweit, als sie den Schaden in Ausübung ihrer Dienstfunktionen

bezw. bei Gelegenheit derselben herbeigeführt haben, also während sie in Ausübung ihrer Dienstfunktionen waren. War dies nicht der Fall, befanden sie sich ganz außerhalb derselben (außerdienstlich), so greift die Haftpflicht aus § 9 nicht Platz und stehen die betreffenden Organe der Eisenbahn jedem Dritten gleich. 3) Die Haftpflicht erstreckt sich nur auf die vertraglich übernommenen Transporte. Auf Handlungen, die die Leute ꝛc. der Eisenbahn vor Abschluß des Frachtvertrages oder nach der Erfüllung desselben vornehmen, wie auf alle hiervon unabhängigen, eigenmächtigen Verpflichtungen, welche die Leute ꝛc. der Eisenbahn etwa neben dem Frachtvertrage eingehen, erstreckt sich die Haftpflicht der Eisenbahn aus § 9 nicht.

§ 9 unterscheidet zwei Kategorien des Hülfspersonals der Eisenbahn, nämlich „ihre Leute“ und „andere Personen“, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transport bedient. Ein begrifflicher Unterschied zwischen beiden Kategorien ist jedoch schwer zu finden. Dem gewöhnlichen Sprachgebrauch nach werden unter den „Leuten“ eines Unternehmers — in der Regel wenigstens — diejenigen verstanden, welche zu dem Unternehmer in einem dauernden, kontinuirlichen Dienstverhältnisse stehen, die Beamten und ständigen, fest angestellten Bediensteten, die mit den sich stetig wiederholenden Funktionen des betreffenden Gewerbebetriebes generell beauftragt sind. Im Gegensatze hierzu wird man unter den „anderen Personen“, von welchen § 9 spricht, diejenigen zu verstehen haben, die nicht Beamte, nicht fest und dauernd Angestellte, sondern nur vorübergehend für einzelne oder einen einzigen Transport bezw. gewisse Funktionen desselben angenommen sind. Da für beide Kategorien die Haftpflicht der Eisenbahn nach Grund und Umfang die nämliche ist, so ist die Unterscheidung von wesentlicher Bedeutung nicht.

III.

Beförderung von Personen.[28])

§ 10.

Fahrpläne. Sonderfahrten. Abfahrtszeit.

(1) Die regelmäßige Personenbeförderung findet nach Maßgabe der Fahrpläne statt, welche vor dem Inkrafttreten öffentlich bekannt zu machen und rechtzeitig auf den Stationen auszuhängen sind.[29]) Aus denselben müssen die Wagenklassen, mit welchen die einzelnen Züge fahren, zu ersehen sein. Die Fahrpläne der eigenen Bahn, welche zum Aushang auf den Stationen des eigenen Bahngebiets bestimmt sind, sind auf hellgelbem, diejenigen, welche zum Aushang auf anderen Bahnen bestimmt sind, auf weißem Papier zu drucken.[30]) Außer Kraft getretene Fahrpläne sind sofort zu entfernen.

(2) Sonderfahrten werden nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.[31])

(3) Für den Abgang der Züge sind die Stationsuhren maßgebend.[32])

Für Sonderzüge, Beförderung von einzelnen besonders gestellten Personen-, Kranken- und Gepäckwagen kommen folgende Bestimmungen in Anwendung:

A. Sonderzüge.

1. (1) Für Sonderzüge sind für das Tarifkilometer zu vergüten:
   a) für die Lokomotive . . . . 1,20 Mark,
   b) für jede Achse eines auf Verlangen gestellten Personenwagens . . . . . . 0,40 „ ,
   c) für jede Achse eines auf Verlangen oder auch den bahnpolizeilichen Bestimmungen zufolge gestellten anderen Wagens . 0,20 „ ;

   mindestens werden jedoch 4 Mark für das Tarifkilometer und 100 Mark im ganzen erhoben.

   (2) Die Gebühr unter a) kann für diejenigen Strecken, auf welchen mit Rücksicht auf die Belastungs- und Neigungs-Verhältnisse mehr als eine Lokomotive verwendet werden muss, für jede verwendete Lokomotive zur Berechnung gezogen werden.

   (3) Bezüglich des Mindestbetrages von 100 Mark werden bei Sonderzügen, bei denen Hin- und Rückfahrt innerhalb 24 Stunden erfolgt, beide Fahrten als eine Fahrt gerechnet.

2. (1) Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Beförderungskosten der Wagen auf Strecken, welche der Sonderzug nicht befährt, sowohl für die Hin- als für die Rückbeförderung mit 7 Pfennig für die Achse und das Tarifkilometer zu erstatten. Werden die Wagen auf einem anderen Wege als auf dem Hinwege nach der Heimatstation zurückgeführt, so dürfen dem Besteller gleichwohl keine höheren Kosten für den Leerlauf berechnet werden, als wenn die Wagen auf dem ursprünglichen Hinwege zurück-

geführt würden. Im Übrigen bleibt vorbehalten, mit dem Besteller die weiteren Bedingungen zu vereinbaren, unter welchen die gewünschten Wagen überlassen werden.

(2) Der bezeichnete Vergütungssatz wird ohne Rücksicht darauf erhoben, ob der Wagen einer Eisenbahnverwaltung oder dem Besteller gehört, und wird in letzterem Falle auch dann, und zwar für die Hin- und Rückfahrt angerechnet, wenn etwa der Wagen auf besonderes Verlangen vor oder nach der Verwendung behufs Instandsetzung nach einer Werkstätte gesandt werden muss.

3. Für die Beförderung der Lokomotive und der Wagen nach der Ausgangsstation des Sonderzuges, sowie für deren Rückbeförderung von der Endstation des Sonderzuges nach dem Stationirungsorte wird unbeschadet der Bestimmung unter Ziffer 2 nichts berechnet.
4. Werden Sonderzüge für die Nachtzeit auf Bahnstrecken bewilligt, auf welchen ein regelmässiger Nachtdienst nicht eingerichtet ist und deshalb eine Bewachung der Bahn gewöhnlich nicht stattfindet, so sind neben den tarifmässigen Gebühren die Kosten für Bewachung der Bahn ausserhalb der gewöhnlichen Dienstzeit mit 2 Mark für das Tarifkilometer besonders zu vergüten. Die Bewachungsgebühr ist nur einmal zu erheben, wenn mehrere Züge zur Beförderung kommen.
5. Neben den vorstehenden tarifmässigen Gebühren kommen noch die für etwa zu befahrende Verbindungsbahnen bestehenden, aus der anhängenden Zusammenstellung ersichtlichen Überfuhrgebühren zur Erhebung.
6. Der Beförderungspreis für den Sonderzug ist auf der Abgangsstation vorauszubezahlen.
7. Im Falle der Abbestellung eines Sonderzuges sind der Bahnverwaltung die durch die Vorbereitung u. s. w. erwachsenen Kosten zu erstatten.

Bemerkung. Diese Bestimmungen finden auch auf Sonderzüge für Kunstreiter-Gesellschaften und Menagerien Anwendung. Den Verwaltungen bleibt vorbehalten, für Züge grösserer Gesellschaften besondere Festsetzungen zu treffen.

B. Personen-, Kranken- und Gepäckwagen.

1. Die Einstellung von Salon-, Schlaf- oder sonstigen Personenwagen, sowie von Gepäck- und Krankenwagen, ohne Rücksicht darauf, ob dieselben Eigenthum der Reisenden oder der Bahnverwaltung sind, kann mit Genehmigung derjenigen Verwaltung, von deren Station der Wagen eingestellt wird, gestattet werden.

2. Für die Benutzung der eingestellten Salon-, Schlaf- oder Personenwagen sind ohne Rücksicht auf die Achsenzahl Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zuggattung für diejenigen Personen, welche den Wagen benutzen, mindestens jedoch für zwölf Personen für jeden eingestellten Wagen zu lösen (siehe jedoch Ziffer 6). Hierbei werden auch Rückfahr- und Rundreisekarten sowie sonstige Fahrkarten zugelassen, welche zur Benutzung der ersten Klasse berechtigen. Bei Einstellung von bahneigenen Schlafwagen ist daneben eine Gebühr für die Benutzung der Schlafplätze nicht zu erheben.

3. (1) Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Beförderungskosten derselben auf Strecken, welche diese Wagen in keiner Richtung besetzt durchfahren, für die Hin- und bezw. Rückfahrt mit 7 Pfennig für die Achse und das Tarifkilometer zu erstatten. Werden die Wagen auf einem anderen Wege als auf dem Hinwege nach der Heimatstation zurückgeführt, so dürfen dem Besteller gleichwohl keine höheren Kosten für den Leerlauf berechnet werden, als wenn der Wagen auf dem ursprünglichen Hinwege zurückgeführt würde. Im Übrigen bleibt vorbehalten, mit dem Besteller die weiteren Bedingungen zu vereinbaren, unter welchen die gewünschten Wagen überlassen werden.

   (2) Der bezeichnete Vergütungssatz wird ohne Rücksicht darauf erhoben, ob der Wagen einer Eisenbahnverwaltung oder dem Besteller gehört, und wird in dem letzteren Falle auch dann, und zwar für die Hin- und Rückfahrt angerechnet, wenn etwa der Wagen auf besonderes Verlangen vor oder nach der Verwendung behufs Instandsetzung nach einer Werkstätte gesandt werden muss.

4. (1) Freigewicht wird nach den Bestimmungen über Abfertigung des Reisegepäcks berechnet.
   (2) Werden auf Verlangen zur Beförderung des Gepäcks besondere Wagen eingestellt, so ist für diese ein Fahrgeld von 0,40 Mark für die Achse und das Tarifkilometer zu entrichten.
5. Für die Benutzung besonders eingerichteter Krankenwagen gelten die vorstehenden Bestimmungen für Salon- und Personenwagen.
6. (1) Bei Einstellung von Gepäck- oder Güterwagen sowie von Personenwagen IV. und III. Klasse (insofern aus letzteren die Sitze herausgenommen worden sind) für die Beförderung von Kranken sind 4 Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zuggattung zu lösen. Hierbei werden auch Rückfahr- und Rundreisekarten sowie sonstige Fahrkarten zugelassen, welche zur Benutzung der I. Klasse berechtigen.
   (2) Zwei Begleiter werden in dem Krankenwagen frei befördert; weitere in demselben Wagen mitreisende Begleiter haben je eine Fahrkarte III. Klasse der betreffenden Zuggattung zu lösen.
   (3) Alle zur Bequemlichkeit und Nothdurft des Erkrankten während der Reise nöthigen Gegenstände, welche jedoch immer von den Reisenden selbst beigestellt werden müssen, können in dem Wagen ohne weitere Gebührenentrichtung Platz finden. Für das sonstige Reisegepäck ist die Gepäckfracht nach den Zusatzbestimmungen zu §§ 30 und 32 zu entrichten.
7. Wenn Salon-, Schlaf- oder Personenwagen, Kranken- oder Gepäckwagen über eine Verbindungsbahn befördert werden sollen, welche der Zug, in den dieselben eingestellt sind, nicht befährt, so kommen neben den vorstehenden tarifmässigen Gebühren noch die für die zu befahrende Verbindungsbahn zu entrichtenden, aus der anhängenden Zusammenstellung ersichtlichen Überfuhrgebühren zur Erhebung.
8. In jedem der nach Massgabe der Ziffer 1 gestellten Wagen wird ein Begleiter (Wagenmeister) auf Grund eines von der vorgesetzten Dienststelle (Stationsvorstand oder eine

diesem übergeordnete Dienststelle) der den Wagen einstellenden Verwaltung auszufertigenden Ausweises auf den Benutzungs- und Leerfahrten des Wagens frei befördert.

[28]) Die §§ 10—29, welche den Abschnitt III der Verk.-Ord. unter dem Titel:

Abschn. III. Personen-Beförderung.

Beförderung von Personen

bilden, enthalten, wie diese Überschrift besagt, die Bestimmungen der Verk.-Ord. über die Personenbeförderung. Sie beschränken sich jedoch keineswegs auf Angabe der eisenbahnseitigen Transportbedingungen, Rechte und Pflichten in Betreff des Personentransportvertrags, sondern umfassen zugleich ohne weitere systematische Anordnung und Reihenfolge eine Anzahl Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, welche theils aus der Betriebsordnung und Bahnordnung entnommen, theils dieselbe zu ergänzen bestimmt sind und deren Aufnahme in die Verk.-Ord. lediglich Zweckmäßigkeitsrücksichten entsprungen ist.

Zur juristischen Charakterisirung des Personenbeförderungsvertrages sei Folgendes vorausgeschickt: Mit dem Personenbeförderungsvertrage übernimmt der Frachtführer die Verbindlichkeit, Personen von einem Orte zum andern zu befördern. (Reichsger. 27. Jan. 1887. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 237.) Der Personenbeförderungsvertrag ist aber kein Frachtgeschäft im Sinne des H.-G.-B., denn er ist durch Art. 390 H.-G.-B. von der Anwendung des Tit. 5 Buch 4 l. c. ausgeschlossen, wenngleich er im Großbetriebe sich gemäß Art. 272 Alin. 2 Ziff. 3 H.-G.-B. als Handelsgeschäft charakterisirt (Schott S. 460, 461; Endemann, Rechtsgrundlagen S. 219, 220, 248, R. d. Eisenb. S. 672). Indeß sind Personen- und Güterbeförderungsvertrag ungeachtet dieses im H.-G.-B. gemachten Unterschiedes ihrem Verkehrszwecke und Rechtscharakter nach eng verwandt. Denn Zweck beider Verträge ist die Uebernahme der Beförderung von Ort zu Ort. Bei beiden kommt es rechtlich nicht sowohl auf die Vollziehung der einzelnen Transporthandlungen, als vielmehr auf deren Resultat, die Anbringung an den Bestimmungsort an, der eine wie der andere stellt sich also seinem Rechtsbegriffe nach nicht als locatio conductio operarum, sondern als loc. cond. operis: Werkverdingungsvertrag dar.

Für den Güterbeförderungsvertrag sind jedoch bei Gestaltung des H.-G.-B. die Regeln der loc. cond. operis nicht allein bestimmend gewesen, es ist namentlich in Beziehung auf die Haftpflicht des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Guts das strengere Prinzip des receptum nautarum ꝛc. (des Aufnahmevertrages) adoptirt und darnach der Güterbeförderungsvertrag des H.-G.-B. durch die Verbindung der Grundsätze der loc. cond. operis und des receptum zu einem eigenthümlichen und selbstständigen Handelsgeschäfte geschaffen worden. Der Frachtführer haftet hier nicht bloß nach den Regeln der loc. cond. operis für den Schaden, welcher durch die Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers entsteht, sondern darüber hinaus aus dem receptum für allen Schaden, es sei denn, daß er dessen Entstehung durch höhere Gewalt, natürliche Beschaffenheit

des Gutes oder äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung darzuthun vermag.

Der Personenbeförderungsvertrag dagegen hat im H.-G.-B. eine derartige eigenthümliche Gestaltung nicht erfahren. Da das H.-G.-B. keine Bestimmungen über denselben enthält, so ist er als Handelsgeschäft zunächst nach den Handelsgebräuchen und in deren Ermangelung nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte zu beurtheilen (Art. 1 H.-G.-B., Schott S. 461 § 29, Endemann, Rechtsgrundlagen S. 219, 220, R. d. Eisenb. S. 509, 514, 515, 672), d. h. lediglich nach den bezüglichen landesgesetzlichen Regeln der loc. cond operis, des Werkverdingungsvertrages, und demgemäß ist prinzipiell vom Frachtführer in Beziehung auf die Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Verspätung nur die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu prästiren. Indeß hat diese Haftpflicht zunächst für das Gebiet des Preußischen Rechts insofern eine Erhöhung erfahren, als § 25 des Preuß. Ges. vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505) in Verbindung mit dem Preuß. Ges. vom 3. Mai 1869 die Eisenbahnen — gleichviel ob ein Frachtvertrag vorliegt oder nicht — für allen Schaden ersatzpflichtig macht, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen, abgesehen von dem Nachweise eigenen Verschuldens des Beschädigten oder eines äußeren unabwendbaren Zufalls, entsteht, und den Eisenbahnen die Ausschließung oder Beschränkung dieser Bestimmungen im Voraus zu ihrem Vortheile durch Verträge verbietet, und sodann für das Gebiet Deutschlands durch das Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (R.-G.-Bl. S. 207) für den Fall der Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen beim Eisenbahnbetriebe analoge Bestimmungen getroffen sind.

Jedoch beschränkt sich die durch diese Ausnahmegesetze den Eisenbahnen auferlegte außervertragsmäßige Haftpflicht auf damnum corpore corpori datum und läßt im Uebrigen die Regelung aller derjenigen Rechte und Pflichten unberührt, welche sich für den Frachtführer bezw. die Eisenbahn einerseits und den Passagier andererseits aus dem Transportvertrage ergeben, namentlich die Ersatzpflicht der ersteren für Ausfall oder Unterbrechung der Fahrt, Verspätung, Fehldirigirung 2c. In dieser Hinsicht müssen mithin — soweit nicht durch die §§ 10—29 der Verk.-Ord. einheitliche Normen auf reglementarischem Wege geschaffen sind (Schott S. 461, 524; Endemann, R. d. E. S. 504, 672) —, die sehr verschiedenartigen Bestimmungen der einzelnen Landesrechte herangezogen werden.

Demgemäß fehlen für den Personentransport der Eisenbahnen — obwohl die ratio: das faktische Monopol der Eisenbahnen s. S. 3 die gleiche ist — die wichtigen für den Gütertransport im H.-G.-B. reichsgesetzlich aufgestellten Prinzipien (s. Einleitung S. 6.), daß die Eisenbahn die Eingehung eines Transportgeschäfts bei Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen nicht verweigern (Art. 422 Alin. 1), daß sie hinsichtlich der Zeit der Beförderung nicht einen Interessenten vor dem anderen begünstigen (Art. 422 Alin. 3), daß sie nur in bestimmtem Umfange und unter bestimmten Voraussetzungen die gesetzlich normirte Ersatzpflicht zu ihrem Vortheile im Voraus durch Ver-

trag ausschließen oder beschränken darf (Art. 423 ff.) Zwar bietet die Verk.-Ord. dafür insofern einigermaßen Ersatz, als wenigstens im reglementarischen Wege den Eisenbahnen die Eingehung von Personenbeförderungsverträgen (§ 6 s. Anm. 17—21) sowie die Haftung für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Transporte bedient (§ 9 s. Anm. 27), die gleichmäßige Behandlung der Passagiere (§ 10 ff.) und der Ersatz für Schaden aus der Nichterfüllung des Vertrages in gewissem Umfange zur Pflicht gemacht sind. Immerhin vermögen aber diese reglementarischen, im Verordnungswege abänderbaren Festsetzungen die reichsgesetzliche Regelung des Personentransportgeschäfts der Eisenbahnen nicht zu ersetzen und bringen überdies obige für den Gütertransport angenommenen Prinzipien keineswegs vollständig zum Ausdruck, so daß de lege ferenda die Normirung des Personentransportgeschäfts der Eisenbahnen durch Gesetz mit dem wachsenden Verkehr ein immer dringender hervortretendes Bedürfniß geworden ist. (Eger, internat. Eisenbahnfrachtr. S. 132, 133; Rießer, Revis. des H.-G.-B. Abth. 1 S. 95.)

[29]) § 10 unterscheidet zwischen regelmäßiger Personenbeförderung (Abs. 1.) und Sonderfahrten (Abs. 2.) Für die regelmäßige Personenbeförderung sind die Fahrpläne maßgebend; jedoch nur unter zwei Voraussetzungen, daß sie — und zwar vor dem Inkrafttreten — 1) öffentlich bekannt gemacht und 2) auf den Stationen rechtzeitig ausgehängt sind. (Art. 44 d. Reichs-Verfass.) Die Bestimmung ist einerseits dem Staate gegenüber obligatorisch, indem die Eisenbahnen von den Aufsichtsbehörden zu dieser Publikation angehalten werden können, und andererseits dem Passagier gegenüber, indem ihm, falls die Beförderung nicht nach Maßgabe des vor Inkrafttreten publizirten und auf den Stationen ausgehängten Fahrplanes erfolgt, ein civilrechtlicher Schadensersatzanspruch zusteht. (Vgl. § 26 Verk.-Ord. unten Anm. 86 II. Endemann, H.-R. S. 765 und Erl. des Preuß. Minist. d. öffentl. Arb. vom 15. Mai 1882, E.-V.-Bl. S. 174.)

§ 10. Abs. 1.

Denn die Eisenbahnen sind reglementarisch zur Beförderung der Personen nach Maßgabe der publizirten Fahrpläne und der Fahrbillets verpflichtet, soweit nicht die im § 6 Ziff. 1—3 der Verk.-Ordnung bezeichneten Gründe entgegenstehen. Die Form der öffentlichen Bekanntmachung ist nicht näher vorgeschrieben. Sie wird in der Regel durch geeignete Zeitungen des betreffenden Eisenbahnbezirks erfolgen und muß jedenfalls ausreichend sein. Über Form und Inhalt des Aushangs der Plakatfahrpläne s. Satz 2 (Anm. 30) u. Satz 3 (Anm. 31).

Die Fahrpläne sind rechtzeitig auf allen Stationen (sc. des eigenen Bezirks) auszuhängen — und zwar an einem Allen zugänglichen Orte. Unter „Stationen“ sind auch die Haltestellen mit Personenbeförderung zu verstehen. (Erl. d. R.-E.-A. vom 4. Dezember 1878, E.-V.-Bl. 1879 S. 2).

Neben der Publikation und dem Aushang der Fahrpläne auf den Stationen erscheint es angemessen, daß namentlich auch an nicht in unmittelbarer Nähe einer Eisenbahn gelegenen Orten Fahrpläne und Fahrplanänderungen der Bahn, zu deren Rayon jene gehören, leichter als

bisher dem Publikum zugänglich gemacht werden. (Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 12. März 1879 II. T. 1011.) Auf das Bekanntwerden der Fahrpläne in weiteren Kreisen des Publikums soll in jeder geeignet scheinenden Weise hingewirkt werden. Auch ist sorgfältig zu kontroliren, ob auf den Stationen der eigenen Bahn und auf den Uebergangsstationen benachbarter Bahnen die eingetretenen Fahrplanänderungen rechtzeitig zur Kenntniß des Publikums gebracht sind. (Erl. dess. Min. v. 2. Oktober 1879 II. T. 6050.)

Vgl. ferner über die Aufstellung und rechtzeitige Bekanntmachung: die Preuß. Ministerialerlasse vom 4. Oktober 1878, E.-V.-Bl. S. 259, 17. September 1879, E.-V.-Bl. S. 154, 27. Februar und 29. Oktober 1880, E.-V.-Bl. S. 114, 512, 3. Januar und 12. Juli 1881, E.-V.-Bl. S. 20, 225, 5. Oktober 1882, E.-V.-Bl. S. 342, 15. Oktober 1884 IIa T. 994), sowie die Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsbahnen v. 1. Mai 1893. Abschn. I Ziff. 1—3 u. Abschn. III lit. A—G.

30) Diese Bestimmung, sowie die des folgenden Satzes sind aus Rücksichten der Zweckmäßigkeit neu aufgenommen worden.

§ 10. Abs. 2. 31) Abs. 2 überläßt die Gewährung von Sonderfahrten (d. h. die in den publizirten Fahrplan nicht aufgenommenen Fahrten) dem Ermessen der Verwaltung. (Schott S. 525, Endemann, R. d. E. S. 673.) Das Prinzip der Nichtbegünstigung, welches Art. 422 Alin. 3 H.-G.-B. für den Gütertransport aufstellt, ist also für den Personentransport nicht in gleichem Maße adoptirt, sofern es nicht im Aufsichtswege festgehalten wird (s. S. 63). Nur darf in Rücksicht auf Abs. 2 durch die Gewährung von Extrafahrten die fahrplanmäßige Beförderung bei Vermeidung von Ersatzansprüchen nicht gestört werden.

Vgl. Allg. Zus.-Best. betr. A. Sonderzüge B. Beförderung von einzelnen besonders gestellten Personen-, Kranken- und Gepäckwagen: S. 57—61.

Vgl. Allg. Abf. Vorschr. § 9. Vgl. in Betreff der Bahnpolizeilichen Vorschriften über Sonderzüge: Betr.-Ord. § 35 und Bahn-Ord. § 30; s. noch § 13 Abs. 3. Anm. 42.

§ 10. Abs. 3. 32) Abs. 3 erklärt für den Abgang der Züge die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren als maßgebend (vgl. §§ 20 und 25 Betr.-Ord. Indeß ist hierbei wohl vorausgesetzt, daß sie den bestehenden Bestimmungen gemäß regulirt und in Gang gehalten sind. Denn wenn dies nicht der Fall, die Uhr also z. B. still steht oder notorisch und erweislich unrichtig geht, so kann sie füglich für den Abgang der Züge nicht maßgebend sein. Nur für den Abgang, nicht auch für die Ankunft der Züge. Der Grund für die Unterscheidung ist nicht ersichtlich, da der Zeitpunkt der Ankunft ebenso wie der des Abgangs rechtlich von Bedeutung ist und streitig werden kann. Für die Ankunft ist also in dubio der Stationsuhr ein maßgebendes Gewicht gegenüber anderen Uhren nicht beigelegt. Für den richtigen Gang der Stationsuhren hat der diensthabende Stationsbeamte zu sorgen. (Preuß. Dienstanweisung von 1886, § 26, II. a. P. 1540.)

Vgl. das Reichsges., betr. die Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung (der mitteleuropäischen Zeit) in Deutschland. Vom 12. März 1893.

R.-G.-Bl. 1893. S. 93. Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 17. März 1892. E.-V.-Bl. 1892 S. 69. Erl. d. R.-E.-A. v. 19. März 1893. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 3. April 1893. (E.-V.-Bl. S. 176), wonach ein Unterschied in den Zeitangaben der Uhren auf der Zugangsseite und der Bahnseite der Stationen nicht mehr bestehen darf.

§ 11.

Fahrpreise. Ermäßigung für Kinder.

(1) Die Fahrpreise werden durch die Tarife bestimmt (§ 7.)[33]) Auf jeder Station ist an geeigneter Stelle ein Tarifauszug auszuhängen oder auszulegen, aus dem die Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, ersichtlich sind.[34])

(2) Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für welche ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, sind frei zu befördern.[35]) Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre sowie jüngere Kinder, falls für letztere ein Platz beansprucht wird, werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert.[36]) Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet einstweilen der dienstlich anwesende höchste Beamte.[37])

Fahrpreis-Ermässigungen.

I. Für Kinder.

Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, falls für sie ein Platz beansprucht wird, werden bei Lösung von einfachen Fahrkarten, Rückfahrkarten, Rundreisekarten (auch von Schnellzugzuschlags- und Ergänzungskarten) zu ermässigten Sätzen in der Weise befördert, dass für ein Kind eine Karte zum halben Preise mit Aufrundung auf 5 Pfennig, für zwei Kinder eine Karte zum vollen Preise verabfolgt wird. Kinder, für deren Beförderung bezahlt wird, haben Anspruch auf einen vollen Sitzplatz.

II. Für Inhaber von Zeitkarten.

Besondere Bestimmungen über die Ausgabe von Zeitkarten sind für jeden Verkehr in einem Theil II des Tarifs enthalten.

III. Für Arbeiter.

1. Nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Verwaltungen werden Arbeiterkarten für die IV. und da, wo

diese nicht besteht, für die III. Wagenklasse zu ermässigten Preisen an solche Personen ausgegeben, die ausserhalb ihres Wohnortes mit mechanischen oder Handarbeiten beschäftigt sind, also zu den Arbeitern oder Arbeiterinnen im engeren Sinne des Wortes gehören.

2. Die Arbeiterkarten gelten für bestimmte, bekannt gemachte Züge.
3. Die mit Arbeiterkarten reisenden Personen haben die ihnen zugewiesenen Wagen oder Wagenabtheilungen zu benutzen; auch kann weiter eine getrennte Unterbringung der weiblichen und männlichen Reisenden angeordnet werden.
4. Die Arbeiterkarten sind nicht übertragbar. Wird die Karte dennoch einer anderen Person überlassen, so erfolgt, abgesehen von etwaiger strafrechtlicher Verfolgung, neben Bezahlung des doppelten Fahrgeldes nach § 21 für die unbefugter Weise darauf gemachte Fahrt, die sofortige Einziehung der Karte ohne Ersatz für den Rest der Benutzungszeit.
5. Fahrtunterbrechung oder Übergang in eine höhere Wagenklasse darf nicht stattfinden.
6. Freigewicht an Reisegepäck wird nicht gewährt.

IV. Für Gesellschaftsfahrten.

A. Für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften.

1. Für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften von mindestens 30 Personen oder bei Lösung von mindestens 30 Fahrkarten zu einer gemeinschaftlichen Fahrt kann für die I., II. oder III. Wagenklasse eine Ermässigung bis zu 50 Prozent des gewöhnlichen Fahrpreises der einfachen Fahrt, in der Regel jedoch nur für Personen- und gemischte Züge, zugestanden werden. Befinden sich unter den Theilnehmern Kinder im Alter von 4—10 Jahren, so sind je zwei für eine erwachsene Person zu rechnen. Ein einzelnes Kind oder ein einzelnes bei der Rechnung von zwei zu zwei Kindern überschiessendes Kind ist als eine erwachsene Person zu zählen.
2. Der Erhebungsbetrag für jede einzelne Fahrkarte wird auf 5 Pfennig aufgerundet.
3. Für die IV. Wagenklasse können Fahrpreisermässigungen

für grössere Gesellschaften bis zu den Sätzen der Militärfahrkarten dann bewilligt werden, wenn öffentliche Interessen in Frage kommen.

4. Freigepäck wird nicht gewährt.

B. Für akademische Ausflüge.

1. Für Ausflüge, welche von Studirenden akademischer Anstalten (wozu auch Bergschulen, Kunstschulen und Kunstgewerbeschulen zu rechnen sind) unter Leitung von Lehrern zu wissenschaftlichen Zwecken gemeinschaftlich unternommen werden, wird bei einer Theilnehmerzahl von mindestens 10 Personen (einschliesslich der Lehrer) eine Fahrpreisermässigung in der Weise bewilligt, dass bei Benutzung der III. Wagenklasse der Militärfahrpreis und bei Benutzung der II. Wagenklasse der Fahrpreis der III. Klasse für einfache oder Hin- und Rückfahrt erhoben wird. Bei Benutzung von Schnellzügen ist von jedem Theilnehmer eine Schnellzugszuschlagskarte zum vollen Preise zu lösen. Freigepäck wird in keinem Falle gewährt.
2. Der Antrag ist von dem leitenden Lehrer schriftlich, unter Angabe des Reisezweckes, des Tages der Reise, des Reisezieles, der zu benutzenden Züge und Wagenklasse, sowie der Zahl der Theilnehmer an die Abgangsstation zu richten. Die Anmeldung braucht nicht früher als am Tage vor dem Ausfluge zu erfolgen, wird aber auch bis zum Beginn der letzten Stunde vor Abgang des zu benutzenden Zuges noch berücksichtigt, wenn nicht etwa die Zahl der Theilnehmer die Anforderung besonderer Wagen oder verstärkter Zugkraft und somit eine frühzeitigere Anzeige erheischt.
3. Das Antragschreiben wird von dem Schalterbeamten abgestempelt und dem Führer des Ausflugs zurückgegeben, welcher dasselbe dem Fahrpersonal auf Verlangen vorzuzeigen hat.

C. Für Schulfahrten und Ferienkolonien.

1. Schüler öffentlicher Schulen oder staatlich konzessionirter und beaufsichtigter Privatschulen werden zu gemeinschaft-

lichen, unter Aufsicht der Lehrer unternommenen Ausflügen bei einer Theilnehmerzahl von mindestens 10 Personen (einschliesslich der begleitenden Lehrer, Lehrerinnen oder des Schulinspektors) in der III. Wagenklasse zum Militärfahrpreise ohne Freigepäck befördert.

2. Den Schulen im Sinne dieser Bestimmung sind die Fortbildungsschulen, Baugewerkschulen, Landwirthschaftsschulen, die Seminarien und Präparandenanstalten, sowie die Unterrichtsanstalten für Blinde und Taubstumme gleichgestellt.
3. Für die Benutzung von Schnellzügen, sowie an Sonn- und Festtagen wird die Vergünstigung in der Regel nicht gewährt.
4. Zwei Schüler derjenigen Klassen, welche im allgemeinen von Kindern besucht werden, die das zehnte Lebensjahr noch nicht überschritten haben, werden für eine Person gerechnet. Als solche Klassen sind in der Regel anzusehen:

   die Vorschulklasse und die unterste ordentliche Klasse der Gymnasien, Realschulen, Lateinschulen und höheren Bürger- und Mädchenschulen, sowie die untere Hälfte der Klassen einer Volksschule. Bei ungerader Klassenzahl wird der unteren Hälfte die grössere Zahl zugerechnet.
5. Die Beförderung erfolgt auf Grund eines Beförderungsscheines, welcher von der Fahrkarten-Ausgabestelle auf schriftlichen Antrag des betreffenden Schulvorstandes ausgestellt und vor Beendigung der Fahrt bezw. der Rückfahrt von dem Schaffner abgenommen wird. Bezüglich der Anmeldung findet die Bestimmung unter B Ziffer 2 entsprechende Anwendung.
6. Dieselben Vergünstigungen werden auch für die von Vereinen und Behörden in sogenannte Ferienkolonien entsendeten Kinder und die zur Aufsicht beigegebenen Begleiter, ohne Rücksicht auf die Zahl der Theilnehmer gewährt.

V. Zu milden Zwecken.

A. Im Interesse der öffentlichen Krankenpflege.

1. Den in Deutschland ansässigen Vereinen und Genossenschaften (weltlichen und geistlichen), welche sich statutenmässig in Ausübung freier Liebesthätigkeit der

öffentlichen Krankenpflege widmen, wozu auch die Anstalten gehören, welche der Pflege von Fallsüchtigen sowie von Blöd- und Schwachsinnigen (Idioten) obliegen, wird Fahrpreisermässigung in der Weise gewährt, dass bei Benutzung der III. Wagenklasse aller Züge der Militärfahrpreis, und bei Benutzung der II. Wagenklasse aller Züge der Fahrpreis von Personenzug-Fahrkarten III. Klasse für einfache oder für Hin- und Rückfahrt erhoben wird.

2. Diese Vergünstigung tritt ein bei Reisen:
   a) zu Revisionszwecken sowie zu Konferenzen der Vorstands-Misglieder;
   b) zur Ausübung der öffentlichen Krankenpflege und zu anderen Reisen, die durch die Ausübung der öffentlichen Krankenpflege veranlasst sind;
   c) bei Versetzung von Krankenpflegern und Krankenpflegerinnen;
   d) zum Gebrauch von Badekuren, zum Besuch von Kur- oder Erholungsorten seitens der Krankenpfleger und Krankenpflegerinnen.

3. (1) Die Fahrkarten zu ermässigten Preisen werden von den Fahrkarten-Ausgabestellen nur auf Grund der von den Vorständen der betreffenden Anstalten und Zweigniederlassungen nach dem vorgeschriebenen Muster ausgestellten und mit dem Abdruck des Vereinsstempels versehenen Ausweise, in welchen Name und Stand der Reisenden, Zweck und Ziel der Reise und die zu benutzende Wagenklasse anzugeben sind, verabfolgt. Die Ausweise werden von dem Schalterbeamten abgestempelt und den Inhabern zurückgegeben, welche dieselben dem Fahrpersonal auf Verlangen vorzuzeigen haben.

   (2) Für andere Reisen, namentlich auch für solche, welche von Krankenpflegern auf Ansuchen von Privatpersonen unternommen werden, wird diese Vergünstigung nicht gewährt; ebensowenig für Reisen, welche zum Zwecke des Eintritts in die der öffentlichen Krankenpflege dienenden Vereine und Genossenschaften oder zur Begleitung kranker Personen unternommen werden.

4. Freigepäck wird nur von denjenigen Verwaltungen gewährt,

welche solches in ihrem Binnenverkehr allgemein zugestanden haben.

5. Auf Vereine und Genossenschaften, welche nicht in Deutschland ansässig sind, finden diese Bestimmungen nur nach Massgabe der besonderen Bestimmungen Anwendung.

B. Für mittellose Kranke, Blinde, Taubstumme und Waisen.

1. Die Fahrt in III. Klasse aller Züge zum Militärfahrpreis wird gestattet:
   a) Mittellosen Personen zum Zwecke der Aufnahme in öffentliche Kliniken und öffentliche Krankenhäuser, sowie zum Zwecke des Besuchs von Kurorten, an denen ihnen der Gebrauch der Bäder oder der sonstigen Kureinrichtungen unentgeltlich oder zu ermässigtem Preise gestattet ist;
   b) Kranken Kindern unbemittelter Personen zum Zwecke der Aufnahme in die für solche Kinder eingerichteten besonderen Heilstätten;
   c) Unbemittelten Zöglingen der öffentlichen Blinden- und Taubstummen-Anstalten, sowie unbemittelten Pfleglingen der öffentlichen Heil- und Pflegeanstalten für epileptische Kranke für Urlaubsreisen zum Besuch ihrer Angehörigen, oder zum Zwecke der erstmaligen Verbringung in eine der genannten Anstalten;
   d) Unbemittelten Taubstummen für den Besuch kleinerer Zusammenkünfte an den Taubstummenanstalten, sowie Taubstummen, welche zum Zwecke ihrer kirchlichen Versorgung die Anstalten zu besuchen wünschen;
   e) Unbemittelten Zöglingen der unter Aufsicht des Staates stehenden Waisenanstalten für Ferienreisen zum Besuche ihrer Angehörigen.
2. Zwei Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahres finden hierbei Beförderung auf eine Fahrkarte, während ein einzelnes Kind unter 10 Jahren den vollen Militärpreis zu zahlen hat.
3. Die Ermässigung wird sowohl für die Hin- als für die Rückfahrt gewährt.
4. Die gleiche Ermässigung wird für je einen Begleiter jeder

der unter 1a) bis d) aufgeführten Personen eingeräumt, und zwar auch zur Rückreise nach Ablieferung der Schützlinge am Bestimmungsorte, sowie zur Hinreise behufs Wiederabholung der Schützlinge.

5. Als Ausweis wird verlangt:

   a) von den unter 1a) und b) aufgeführten Personen eine Bescheinigung der Ortsbehörde (bei Reisen in die Kinder-Heilstätten auch des die Kinder aussendenden Vereins) über die Mittellosigkeit, sowie eine Aufnahmebescheinigung der Anstalt; handelt es sich um die Aufnahme in ein Krankenhaus, so kann in dringenden Fällen an Stelle der letzteren auch eine Bescheinigung des behandelnden Arztes treten. Die Bescheinigungen der Kuranstalten (Ziffer 1a) haben sich auch darauf zu erstrecken, dass der Gebrauch der Bäder oder der anderen Kureinrichtungen unentgeltlich, oder zu ermässigtem Preise bewilligt wurde. Ausserdem hat in den zu 1a) bezeichneten Fällen die Bescheinigung der Ortsbehörde die Bestätigung zu enthalten, dass die Fürsorge anderer Verpflichteter, insbesondere nach Massgabe der Reichsgesetze über die Kranken- und Unfall-Versicherung nicht eintritt;

   b) von den unter 1c), d) und e) aufgeführten Personen eine Empfehlung des Vorstandes der Anstalt.

   Die gleichen Ausweise dienen für die Begleiter.

6. Die Ausweise werden von dem Schalterbeamten abgestempelt und den betreffenden Personen zurückgegeben, welche sie dem Fahrpersonal auf Verlangen vorzuzeigen haben.

7. Freigepäck wird nur von denjenigen Verwaltungen gewährt, welche solches in ihrem Binnenverkehr allgemein eingeführt haben.

[33]) § 11 Abs. 1 Satz 1 wiederholt für die Personenbeförderung speziell den allgemeinen Grundsatz des § 7 Abs. 1., daß für die Berechnung der Fahrpreise die Tarife maßgebend sind — und zwar, wie aus § 7 Abs. 1 zu ergänzen, die zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife (s. Anm. 22). Für die Veröffentlichung der Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, schreibt Satz 2 einen besonderen Publikationsmodus vor, welcher dem alten Regl. fremd war. Darnach soll auf jeder Station ein Tarif-Auszug ausgehängt oder ausgelegt werden, aus

§ 11. Abs. 1. Satz 1.

dem die Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, ersichtlich sind. Im Uebrigen sind Bestimmungen über die Publikation und Bedeutung der Personentarife in der Verk.-Ord. nicht enthalten, mithin den Eisenbahnen bezw. Aufsichtsbehörden nach Maßgabe der Landesgesetze überlassen.

Nach den Allg. Zus.-Best. (s. oben S. 65—71.) bestehen Fahrpreisermäßigungen I. für Kinder, II. für Inhaber von Zeitkarten, III. für Arbeiter, IV. für Gesellschaftsfahrten (A für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften, B. für akademische Ausflüge, C. für Schulfahrten und Ferienkolonien), V. zu milden Zwecken (A. im Interesse der öffentlichen Krankenpflege, B. für mittellose Kranke, Blinde, Taubstumme u. Waisen).

Vgl. hierzu noch die bes. Best. der Preuß. Staatsb. zu § 11. Verk.-Ord. II für Inhaber v. Zeitkarten (A. Allgemeine Zeitkarten, B. Zeitkarten für Schüler) III. für Arbeiter (1. Arbeiter-Wochenkarten 2. Arbeiterrückfahrkarten) IV. für Gesellschaftsfahrten (A. für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften. B. für akademische Ausflüge. C. für Schulfahrten u. Ferienkolonien) V. zu milden Zwecken. (A. im Interesse der öffentlichen Krankenpflege.)

Ferner die Bestimmungen für die Beförderung der Begleiter von Leichen, Sendungen lebender Thiere, Gold- und Silberbarren u. s. w., lebender Fische, Brieftauben-Sendungen, Bienensendungen in Personenzügen.

Sodann die Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 Abschn. VII Ziff. 7: Zeitkarten, Ziff. 8: Besondere Fahrpreisermäßigungen.

Den mit der Anlage und Unterhaltung der Reichstelegraphenlinien beauftragten und hierzu legitimirten Telegraphenbeamten und deren Hülfsarbeitern ist behufs Ausübung ihrer Dienstgeschäfte die Benutzung eines Schaffnersitzes oder Dienstcoupés auf allen Zügen — einschließlich der Güterzüge — gegen Lösung von Fahrbillets der III. Wagenklasse gestattet. (Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Bundes- [jetzigen Reichs-]Telegraphenverwaltung vom 7. Januar 1869 Ziff. 2, § 339 der Protokolle des Bundesraths von 1868.)

Wo die Zollverwaltung eine Begleitung der Wagenzüge durch Zollbeamte eintreten läßt, hat die Beförderung der Begleitungsbeamten unentgeltlich zu erfolgen und ist denselben ein Sitzplatz auf einem Wagen nach ihrer Wahl einzuräumen. (Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 § 60 [B.-G.-Bl. S. 317 ff.]).

In Betreff der Militärbeförderung bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 1. Abs. 7 u. 8:

Die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärbeförderungen, sowie die Abrechnung der Eisenbahn-Verwaltungen mit den Militärbehörden über die für solche Benutzung zu gewährenden Vergütungen erfolgt im Frieden nach Maßgabe der Friedens-Transport-Ordnung, im Kriege nach Maßgabe der Kriegs-Transport-Ordnung, sowie der hierzu erlassenen Dienst-Vorschriften der Eisenbahn-Verwaltungen.

Für die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse (des Materials des Landheeres und der Marine) im Frieden wie im Kriege,

sowie für die leihweise Hergabe von Betriebsmaterial im Kriege finden der Militärtarif für Eisenbahnen und die hierzu erlassenen Dienst-Vorschriften der Eisenbahnen Anwendung.

Vgl. § 15 Reichsges. v. 13. Febr. 1875. (R.-G.-Bl. S. 57). Friedenstransportordnung v. 11. Febr. 1888 (R.-G.-Bl. S. 23). Militärtarif v. 28. Jan. 1887 (R.-G.-Bl. S. 97 ff).

Vgl. § 29 Abs. 2. Reichsges. v. 13. Juni 1873. (R.-G.-Bl. S. 136.) Kriegstransportordnung v. 26. Jan. 1887 (R.-G.-Bl. S. 9). Militärtarif v. 28. Jan. 1887 (R.-G.-Bl. S. 97 ff.).

Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893. Abschn. VII Ziff. 15. Militärbeförderung.

Hinsichtlich der Beförderung von Gefangenen u. Korrigenden: s. für Preußen Erl. des Min. d. öff. Arb. v. 9. April 1886. E.-V.-Bl. S. 340. Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893. Abschn. VII. Ziff. 16. Dienstanweis. Nr. 8 z. Personen- u. Gepäck-Tarif f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Jan. 1892.

[34]) s. Anm. 33. Nicht der ganze Tarif ist auszuhängen oder auszulegen, sondern nur ein Tarifauszug, dessen Inhalt sich lediglich auf die Angabe der Fahrpreise nach solchen Stationen zu beschränken braucht, für welche auf der Aushangsstation direkte Fahrkarten verkauft werden. Ueber Form und Farbe des Auszugs ist nichts bestimmt und in Betreff des Ortes nur die Direktive gegeben, daß eine geeignete Stelle (zweckmäßig wohl in unmittelbarer Nähe des Billetschalters) zu wählen ist. Aus den Worten „oder auszulegen" ergiebt sich, daß sich diese Stelle auch in einem Bureau (Stationsbureau), Gepäckraum, Warteraum befinden darf. (§ 11. Abs. 1. Satz 2.)

Vgl. die Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893, Abschn. VII, Ziff. 1: „Ueber die zur Erhebung kommenden Fahrpreise geben die auf sämmtlichen Stationen aushängenden Fahrpreistafeln Auskunft."

[35]) Während nach dem bisherigen Reglement (§ 10, Abs. 6) die freie Beförderung nur für Kinder vorgeschrieben war, welche noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätzen mitfinden, ist durch Abs. 2 Satz 1 des § 11 Verk.-Ord. die unentgeltliche Beförderung obligatorisch auf alle Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre ausgedehnt (über die Feststellung dieses Alters siehe letzten Satz), wenn für dieselben ein besonderer Platz nicht beansprucht wird. Ist letzteres der Fall, so fällt zwar die freie Beförderung fort, aber sie genießen ebenso wie Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre eine Fahrpreisermäßigung (s. Satz 2, Anm. 36). (§ 11. Abs. 2. Satz 1.)

[36]) Auch diese Vorschrift ist obligatorisch (s. Anm. 35). Die Höhe der Ermäßigung ist der Festsetzung durch die Tarife überlassen (s. Anm. 33 S. 71, 72, und die dort alleg. Allg. Zus.-Best.). Vgl. die Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893, Abschn. VII Ziff. 6.

[37]) Für das Alter der Kinder soll im Zweifel der Ausspruch des dienstlich anwesenden höchsten Beamten entscheidend sein, wodurch jedoch (arg. „einstweilen") eine weitere nachträgliche Beweisführung im Wege der Rekla- (§ 11. Abs. 2. Satz 3.)

mation nicht ausgeschlossen ist. Die bewußt unrichtige Angabe des Alters von Kindern zur rechtswidrigen Erlangung ermäßigter Fahrpreise involvirt den Thatbestand des **Betrugs**.

§ 12.

Inhalt der Fahrkarten.

Die Fahrkarte[38]) muß die Strecke, für welche sie Geltung hat, die Gattung des Zuges, die Wagenklasse, sowie den Fahrpreis, sofern derselbe nicht Valutaschwankungen unterliegt, enthalten.[39])

1. Eine Rückfahr- oder Rundreisekarte oder ein Fahrscheinheft, womit eine Fahrpreisermässigung verbunden ist, ist zur Weiterreise oder zur Rückfahrt nur **für diejenige Person gültig**, welche damit die Reise begonnen hat.
2. Die Fahrkarten werden bei der Ausgabe mit dem Datum des ersten Geltungstages versehen. Die Fahrkarten zu einem fahrplanmässig 12 Uhr Nachts abgehenden Zuge erhalten das Datum des anbrechenden Tages.
3. (1) Inhaber von Rundreisekarten und Fahrscheinheften können die Reise an einem beliebigen Tage **innerhalb der Geltungsdauer** antreten.

   (2) Für die Berechnung der Geltungsdauer bleibt in allen Fällen der erste Geltungstag der Rundreisekarte bezw. des Fahrscheinheftes massgebend; durch den späteren Antritt der Reise wird daher eine Verlängerung der Geltungsdauer nicht herbeigeführt.
4. Mit einer Rundreisekarte kann die Reise nach Wahl in der einen oder anderen Richtung angetreten, muss aber in der einmal eingeschlagenen Richtung durchgeführt werden, widrigenfalls die Rundreisekarte als ungültig angesehen wird.
5. Inhabern von Rundreisekarten ist gestattet, die Reise auch von einer Zwischenstation aus anzutreten. Dabei wird von dem abfertigenden Beamten der Ausgangsstation auf der Rückseite der Rundreisekarte unter Beifügung des Stationsstempels der Vermerk angebracht: „Rundreise in . . . . . angetreten.“ Rundreisekarten, welche diesen Vermerk tragen, dürfen erst auf der letzten Station vor der Ausgangsstation abgenommen werden.
6. Inhabern von Rückfahr- und Rundreisekarten, sowie von

Fahrscheinheften ist gestattet, die Rückreise auch von einer Zwischenstation aus anzutreten.

7. Besondere Bestimmungen über Ausgabe und Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten sind für jeden Verkehr in einem Theil II des Tarifs enthalten.

[34]) Die Fahrkarte ist nach der herrschenden Meinung begrifflich die Quittung über die Zahlung des Fahrpreises und damit zugleich die Legitimation zur Fahrt. Sie ist also nicht Trägerin der Obligation, nicht Vertragsurkunde oder Beweisurkunde über den Abschluß des Transportvertrages — wie der Frachtbrief — und gehört hiernach auch nicht zu den Inhaberpapieren, sondern dient lediglich als Quittung über den Fahrpreis nach Abschluß des Transportvertrages als „Bescheinigung, daß eine Leistung geschehen, für welche die Gegenleistung noch zu erwarten ist". (S. Förster Th. u. Pr. I. § 64 S. 346, Bekker in s. u. Muther's Jahrb. Bd. 1 S. 271, 307 f., E. v. Stein, Oesterr. Centr.-Bl. 1886 S. 895: Beweis über die Zahlung des Preises, Renaud, Krit. Ueberschau Bd. S. 406, dagegen Unger, die rechtl. Natur der Inhaberpapiere S. 1, 8, 89, 95, 106, Kuntze, Lehre v. d. Inhaberpapieren.)

§ 12 Abs.

Denn der Personentransportvertrag der Eisenbahnen kommt in analoger Weise, wie der Gütertransportvertrag, dadurch zu Stande, daß die Eisenbahnverwaltung in den Reglements, Fahrplänen und Tarifen die Transportbedingungen veröffentlicht, unter welchen sie Personentransportverträge schließen wolle, was lex contractus für Jeden sein solle, der mit ihr einen Personentransportvertrag abschließt. Die Reglements, Fahrpläne und Tarife sind sonach Aufforderungen an das Publikum zur Vertragsofferte. Die Offerte selbst geht sodann vom Passagier aus, indem er, sei es selbst oder durch einen Beauftragten, durch Anbieten des Fahrpreises sich bereit erklärt, unter den publizirten Bedingungen einen Personentransportvertrag mit der Eisenbahn abzuschließen und diese durch Annahme des Fahrpreises die Offerte acceptirt. Daß zwischen Eisenbahn und Passagier ein Transportvertrag besteht, wird in der Theorie und Praxis fast übereinstimmend angenommen, insbesondere auch vom Reichsgericht in konstanter Praxis. (Erk. des Reichsger. v. 22. April 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 14 v. 27. Januar 1887 eod. Bd. 5 S. 237 (238), v. 7. Febr. 1887, eod. Bd. 5 S. 243 („zweiseitiger Beförderungsvertrag"), Irrig Schott in Endemanns Handbuch des H.-R. § 364 S. 525 u. Endemann, R. d. Eisenb. S. 672, 675.)

Hiernach ist daran festzuhalten, daß die Fahrkarte die Quittung über den auf Grund des Transportvertrages gezahlten Fahrpreis ist. Aus diesem Grunde erscheint die Uebertragung derselben Seitens des ersten Nehmers an Dritte, wenngleich üblich und Mangels eines materiellen Nachtheils unter Konnivenz der Eisenbahnen häufig zugelassen, doch rechtlich an sich nicht statthaft, zumal die Eisenbahn beim Vertragsabschlusse die Persönlichkeit und die Individualität des Passagiers in Betracht zieht (vgl. §§ 11, 20 Verk.-Ord.), desgleichen nicht die Uebertragung des mit der Fahr-

karte verknüpften Rechts auf freie Gepäckbeförderung (A. M. Kühlwetter, S. 28 Anm. 2). Die Leistung — der Transport einer Person mit Gepäck — ist dieser bestimmten Person für eine bestimmte Transportstrecke und gegen einen bestimmten Fahrpreis vertraglich versprochen. Das Recht auf diese Leistung einer beliebigen dritten Person für die ganze oder für eine Theilstrecke oder nur für die Beförderung der Person bezw. nur für die Beförderung des Gepäcks zu übertragen, ist nach der Absicht und dem Wesen dieses Werkverdingungsvertrages materiell nicht zulässig; auch würde hierzu formell die bloße Ueberlassung der Fahrkarte nicht ausreichen. Denn durch die Quittung über den Verkaufspreis erlangt der Dritte nicht die Vertragsrechte.

Wenn hiernach auch Abs. 1 des § 13 vom „Verkauf" der Fahrkarten spricht, so ist dies zwar ein landläufiger und populärer Ausdruck. Im Rechtssinne ist jedoch darunter die Verabfolgung der Quittungen über den Fahrpreis zu verstehen, der auf Grund der abzuschließenden Transportverträge zu entrichten ist. Sind aber Eisenbahnfahrkarten ihrer Rechtsnatur nach lediglich Fahrpreisquittungen und als solche Legitimationszeichen, so folgt daraus, daß sie weder als einfache (d. h. für eine Tour), noch als Rückfahrkarten (für Hin- und Rückfahrt), noch für Theilstrecken übertragbar sind. Die Uebertragung ist nicht nur civilrechtlich unstatthaft, sondern die Benutzung der Fahrkarte durch den Dritten, da die Eisenbahnverwaltung in jedem Falle eine Vermögensschädigung erleidet, auch als Betrug strafbar, wenn nach Lage des konkreten Falls die bewußt rechtswidrige Absicht der Betheiligten erweislich ist, sich dadurch einen Vermögensvortheil zu verschaffen (§ 263 St.-G.-B.)

II. Wenn aber auch — was nach Vorstehendem als unzutreffend bezeichnet werden muß — der Eisenbahnfahrkarte der Rechtscharakter eines Inhaberpapiers beigelegt wird, so würde zwar der Uebertragung einfacher und Rückfahrkarten, welche noch nicht benutzt sind, an sich rechtlich nichts entgegenstehen. (Altsmann in Gruchot's Beiträg. Bd. 30 S. 111, Westrum in der Juristischen Wochenschr. 1886 S. 259, E. v. Stein, Oesterr. Centr.-Bl. 1886 Nr. 55 S. 895, Nr. 56 S. 901.) Dagegen würde es auch bei dieser Annahme rechtlich nicht zulässig sein, einfache oder Rückfahrkarten, welche bereits theilweise benutzt worden sind, für die Weiterreise bezw. Rückreise an Dritte zu übertragen, weil es durchaus gegen die klar erkennbare Absicht des die Leistung versprechenden Schuldners d. h. der Eisenbahnverwaltung ist, daß die Leistung auf mehrere Personen vertheilt werde, d. h. die von dem Einen begonnene Benutzung von dem Anderen fortgesetzt werde. (De Jonge, Die Unübertragbarkeit der Retourbillets, Cöln 1887, v. d. Leyen, Preuß. Arch. f. Eisenbahnwes. 1888 S. 299, Altsmann in Gruchot's Beitr. Bd. 30 S. 111—113, E. v. Stein 1886 S. 895, 902 f., 1887 S. 1297.)

III. Ist, wie in der Regel, mit der Gewährung von Rückfahrkarten eine Preisermäßigung verbunden, so tritt noch hinzu, daß in der Benutzung einer bereits theilweise zur Reise verwendeten Rückfahrkarte durch einen Dritten ein Betrug, in der Uebertragung an den Dritten eine Beihülfe zum Betruge liegt, jedenfalls dann, wenn sich der Passagier ꝛc. nach Lage der Sache der Rechtswidrigkeit seiner Handlung bewußt ist bezw. bewußt

sein muß (s. Westrum a. a. O. S. 260, 261, E. v. Stein, Oesterreich. Centr.-Bl. 1886 S. 903, 904 — 1887 S. 1298), — weil die Eisenbahnverwaltung dadurch, daß in ihren Fahrbeamten durch die Vorspiegelung einer falschen Thatsache (nämlich, daß der die Karte Vorzeigende der ursprüngliche Kartennehmer und berechtigte Inhaber sei) ein Irrthum erregt wird, Schaden an ihrem Vermögen erleidet, bestehend in der Differenz zwischen dem Preise einfacher Fahrkarten, welche der Dritte hätte lösen müssen, und dem Preise der Rückfahrkarte. Es bedarf hiernach an sich gar nicht erst des Verbots der Uebertragung auf der Rückfahrkarte, um die betreffende Handlung als Betrug zu qualifiziren. Ist aber der Vermerk „unübertragbar" ausdrücklich der Rückfahrkarte beigefügt und dadurch auf die Rechtswidrigkeit der Uebertragung besonders hingewiesen, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die demungeachtet erfolgte Uebertragung bezw. Benutzung der Rückfahrkarte durch einen Dritten den Thatbestand des Betruges darstellt, weil sich alsdann der Zuwiderhandelnde der Rechtswidrigkeit seiner Handlung bewußt sein muß. (Reichsger. v. 7. Febr. 1887 Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 243, 244, Landger. Düsseldorf 6. November 1886, eod. Bd. 5 S. 108, u. Ob.-Landger. München 10. Febr. 1888, eod. Bd. 6 S. 364. Ebenso auch das Kammerger. Berlin in dem Erk. v. 15. Dezember 1884, eod. Bd. 3 S. 429, Bd. 4 S. 21, welches jedoch das ausdrückliche Verbot der Unübertragbarkeit in einem vorschriftsmäßig publizirten Reglement oder auf der Fahrkarte fordert und anderenfalls die Uebertragung für rechtlich zulässig und nicht strafbar erachtet.

Was vorstehend über die Rückfahrkarten bemerkt ist, gilt aus gleichen Gründen auch für Saisonkarten, Abonnementskarten, Schüler-, Arbeiter-, Rundreise-, Freifahrtkarten und -Scheine.

§ 12. Abs. 1.

[39]) § 12 bestimmt den Inhalt der Fahrkarte. Die Fahrkarte muß enthalten: 1. die Strecke, für welche sie Geltung hat, 2. die Gattung des zu benutzenden Zuges, 3. die Wagenklasse, 4. den Fahrpreis — letzteren jedoch nur insofern, als er nicht Valutaschwankungen unterliegt.

Dieser Inhalt ist obligatorisch. Der Reisende kann verlangen, daß jede Fahrkarte diesen Inhalt hat. Die Eisenbahn ist dafür sowohl im Rechts- wie im Aufsichtswege verantwortlich. Weitere Zusätze sind nur insofern zulässig, als sie den Abs. 2 u. 3 der Eingangsbestimmungen (Anm. S. 4—7.) entsprechen. Statt der bisherigen Bezeichnung der Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden (alt. Regl. § 10 Abs. 1), genügt nunmehr die Angabe der Strecke, für welche die Karte Geltung hat. Ebenso ist die Abstempelung der Fahrkarte bei der Ausgabe mit der Zeit oder dem Zuge, für welchen sie gültig ist (alt. Regl. § 10 Abs. 1), nicht mehr vorgeschrieben, kann also von den Bahnen beliebig geregelt werden.

Vgl. 1) Allg. Zus.-Best. Ziff. 1—7 (S. 74, 75).

2) Allg. Abf.-Vorschr. § 1 (Berechtigung zur Fahrt, Fahrkarten). § 2 (Anforderung u. Aufbewahrung der Fahrkarten). § 4 (Abstemplung der Fahrkarten).

3) Bes. Best. der Preuß. Staatsb. z. § 12 Verk.-Ord.: Ziff. 1. (Gültigkeitsdauer von Rückfahr- und Sommerkarten) Ziff. 2

(Benutzung von Fahrtausweisen über kürzere Bahnwege) Ziff. 3 (Benutzung von Güterzügen in besonders dringlichen Fällen).

4) Fahrplan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 Abschn. VII Ziff. 3.: Bestimmungen über die Benutzung von Rückfahr- und Rundreisekarten sowie von Fahrscheinheften.

Inwieweit ein bei der Lösung und Verabfolgung von Fahrkarten Seitens der Eisenbahn oder des Reisenden vorgefallener Irrthum dem einen oder anderen Theile zum Nachtheile gereicht, entscheidet sich Mangels besonderer Vorschriften nach Landesrecht.

§ 13.

Lösung der Fahrkarten.

(1) Der Verkauf der Fahrkarten kann auf Stationen mit geringerem Verkehr nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerem Verkehr innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, verlangt werden. Liegt jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine kürzere Zwischenzeit, so kann die Ausgabe der Fahrkarten für den später abgehenden Zug frühestens eine halbe Stunde vor dessen Abfahrtszeit gefordert werden. Fünf Minuten vor Abgang des Zuges erlischt der Anspruch auf Verabfolgung einer Fahrkarte.[40])

(2) Es kann verlangt werden, daß das zu entrichtende Fahrgeld abgezählt bereitgehalten wird.[41])

(3) Auf der Abgangsstation ist bis spätestens 30 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Wagenabtheilungen gegen Bezahlung höchstens so vieler Fahrkarten der betreffenden Klasse, als die Wagenabtheilung Plätze enthält, zulässig. Der Bestellung ist unter Ausfertigung eines Scheines stattzugeben, soweit die Zugsbelastung es erlaubt. Auf Zwischenstationen können ganze Abtheilungen nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesetzt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind. In die Abtheilung dürfen nicht mehr Personen aufgenommen werden, als Fahrkarten bezahlt sind. Bestellte Abtheilungen müssen als solche mittelst einer Aufschrift erkennbar gemacht werden.[42])

1. (1) Fahrkarten und Gepäckscheine können bei derjenigen Station, auf welcher eine neue Abfertigung erfolgen soll, telegraphisch vorausbestellt werden. Die Gebühr beträgt, wenn die Fassung der Depesche dem Stationsbeamten überlassen wird, 25 Pfennig.

(2) Wird eine neue Abfertigung mehrmals erforderlich, so können die Depeschen gegen Zahlung von je 25 Pfennig sämmtlich schon am Abgangsorte aufgegeben werden.

(3) Liegt der Bahnhof, auf welchem die neue Abfertigung vorgenommen werden soll, von demjenigen, auf welchen die Fahrkarte des Reisenden lautet, räumlich getrennt, ohne dass der vom Reisenden benutzte Zug überführt wird, so hat der Reisende die Überführung seines Gepäcks ebenso wie die seiner Person von einem Bahnhofe zum andern auf eigene Kosten zu besorgen.

2. In gleicher Weise und gegen die gleiche Gebühr können auch die zum Übergang in eine höhere Wagenklasse bezw. in einen theuereren Zug erforderlichen Zusatzkarten telegraphisch vorausbestellt werden.

3. Nach Ermessen der Eisenbahnverwaltung können einzelne Abtheilungen in Wagen des Kupeesystems schon gegen Lösung von mindestens vier Fahrkarten in I. Klasse, sechs Fahrkarten in II. Klasse und acht Fahrkarten in III. Klasse an Reisende überlassen werden.

§ 13. Abs. 1.

[40]) Nach Abs. 1 des § 13 — welcher Bestimmung über die Lösung der Fahrkarten trifft — kann der Verkauf derselben Seitens der Eisenbahnen auf einen bestimmten Zeitraum vor Abgang des betreffenden Zuges beschränkt werden. Damit ist die durch § 6 der Verkehrsordnung auch für den Personentransport festgesetzte Beförderungspflicht der Eisenbahnen in einer den Erfordernissen des Betriebs entsprechenden Weise beschränkt. Die Verk.-Ord. unterscheidet zwischen Stationen mit geringerem und größerem Verkehr, bei ersteren kann der Verkauf nur innerhalb der letzten halben, bei letzteren innerhalb einer ganzen Stunde bis 5 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges verlangt werden. Daraus ergiebt sich, daß die Fahrkartenschalter auch während dieser Zeit geöffnet sein müssen. Die durch Verschulden des Kassirers überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig vor Abgang eines Zuges erfolgte Eröffnung der Kasse verpflichtet die Eisenbahn zum Schadensersatze an jene Personen, welche mitfahren wollten, wofern dieselben ohne Fahrkarte zur Fahrt nicht zugelassen wurden. (Entsch. des Oesterr. Oberst. Ger.-H. v. 3. August 1876, Röll Nr. 190).

Solange die Möglichkeit der Beförderung vorliegt, sind auch noch später als 5 Minuten vor Abgang des Zuges Billets zu verabfolgen (§ 3 Abs. 4. Allg. Abf.-Vorschr.). Die Reisenden sind auch berechtigt, noch nicht entwerthete Fahrkarten bis 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges, soweit noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleich des Preisunterschiedes gegen solche höherer oder niedrigerer Klassen oder nach einer anderen Station umzutauschen (§ 14 Abs. 2).

Besteht jedoch zwischen dem Abgange zweier in derselben Richtung abgehender Züge ein kürzerer Zwischenraum als 1 resp. $^1/_2$ Stunde, so kann für den später abgehenden Zug frühestens $^1/_4$ Stunde vor dessen Abfahrtszeit die Ausgabe von Fahrkarten gefordert werden. Die nicht rechtzeitige Eröffnung des Schalters zum Zwecke des Fahrkartenverkaufs macht die Eisenbahn denjenigen ersatzpflichtig, welche dadurch an der Mitfahrt verhindert worden sind und Schaden erlitten haben.

Zu den „Stationen" gehören auch die Haltestellen. Ungenau ist die Unterscheidung: Stationen von „geringerem" und „größerem" Verkehr. Im Streitfalle wird die Aufsichtsbehörde hierüber Bestimmung zu treffen haben. Die in Abs. 1 bezeichnete Verkaufsfrist bildet die Minimalgrenze, unter welche nicht herabgegangen werden darf. Wohl aber ist es, wie das Wort „kann" ergiebt, dem Ermessen einer jeden Eisenbahn vorbehalten, die Verkaufsfristen über diese Frist hinaus zu verlängern, da dies für das Publikum günstiger ist.

Vgl. Allg. Zus.-Best. Ziff. 1 u. 2 betr. die telegraphische Vorausbestellung von Fahrkarten, Gepäckscheinen u. Zusatzkarten. (S. 78, 79.)

Allg. Abf.-Vorschr. § 3 (Verkauf von Fahrkarten), § 4 (Abstemplung der Fahrkarten), § 5 (Telegraphische Vorausbestellung von Fahrkarten), § 7 Verstempelte Fahrkarten).

§ 13. Abs. 2. [41]) Abs. 2 enthält lediglich eine den Zahlungsmodus betreffende, dem fakultativen Ermessen der Bahnverwaltungen anheimgegebene Ordnungsvorschrift (§ 6 Abs. 1. Ziff. 1. Verk.-Ord. (Anm. 18).

§ 13. Abs. 3. [42]) Abs. 3 trifft Bestimmung über die Bestellung ganzer Wagenabtheilungen. Es wird unterschieden zwischen der Bestellung auf der Abgangsstation und auf Zwischenstationen. Auf der Abgangsstation ist die Bestellung ganzer Wagenabtheilungen — und zwar jeder, auch der dritten Klasse, — bis spätestens 30 (bisher 20) Minuten vor Abgang des Zuges zulässig, jedoch nur unter zwei Voraussetzungen: 1) gegen Bezahlung höchstens so vieler Fahrkarten der betr. Klasse, als die Wagenabtheilung Plätze enthält, 2) soweit es die Zugbelastung erlaubt. Auf Zwischenstationen ist Voraussetzung, daß ganze Abtheilungen in dem ankommenden Zuge vorhanden sind. Neu ist die obligatorische Vorschrift, daß bestellte Abtheilungen als solche mittelst einer Aufschrift erkennbar zu machen sind, sowie das positive Verbot, mehr Personen in die bestellte Abtheilung aufzunehmen, als Fahrkarten bezahlt sind,

Vgl. Allg. Zus.-Best. Ziff. 3. (S. 79.)

Allg. Abf.-Vorschr. § 8 (Miethen von Wagenabtheilungen und ganzen Wagen), § 9 (Abfertigung von Sonderzügen), s. noch § 10 Abs. 2 Anm. 31. S. 64.

§ 14.

Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten.

(1) Die Fahrkarten geben Anspruch auf Plätze in der entsprechenden Wagenklasse, soweit solche vorhanden sind.[43]) Wenn einem Reisenden

ein seiner Fahrkarte entsprechender Platz nicht angewiesen werden kann, ihm auch nicht ein Platz in einer höheren Klasse zeitweilig eingeräumt wird, so steht ihm frei, die Fahrkarte gegen eine solche der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, unter Erstattung des Preisunterschiedes umzuwechseln oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.[44])

(2) Ein Umtausch gelöster Fahrkarten gegen solche höherer oder niedrigerer Klassen oder nach einer anderen Station ist dem Reisenden auf der Abgangsstation bis 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges, soweit noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleich des Preisunterschiedes gestattet, sofern die Fahrkarte noch nicht entwerthet ist.[45])

(3) Für Theilstrecken kann ein Übergehen auf Plätze einer höheren Klasse gegen Entrichtung eines im Tarif festzusetzenden Preiszuschlages sowohl auf der Abgangsstation als auf Zwischenstationen erfolgen.[46])

Ausser in den im obigen Paragraphen vorgesehenen Fällen wird Anträgen auf Zurücknahme von Fahrkarten, welche noch nicht durchlocht sind, seitens des Schalterbeamten vor oder unmittelbar nach Abgang des betreffenden Zuges in Fällen eines Irrthums oder der Erkrankung des Reisenden oder aus sonstigen Billigkeitsrücksichten entsprochen.

§ 14. Abs. 1. Satz 1.

[43]) Abs. 1 bestimmt im ersten Satze, daß die Fahrkarten auf die entsprechende Wagenklasse Anspruch geben (oder besser: die Legitimation gewähren), soweit in dieser Plätze vorhanden sind. Der Passagier hat weder auf eine höhere, noch auf eine niedrigere Klasse Anspruch (vgl. § 12). Es ist damit einem der aus dem Transportvertrage folgenden Rechte der Passagiere Ausdruck gegeben. Es gehört dazu nicht nur der Anspruch auf sichere Fahrt, sondern auch auf die Gewähr sicheren Aufenthalts in den Bahnhofs- und Warte-Räumen, sowie sicheren Einsteigens am Abfahrts- und sicheren Aussteigens am Ankunftsorte, (vgl. Erk. des D. Reichsger. vom 22. April 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 14, und vom 27. Januar 1887, eod. Bd. 5 S. 237 f., Erk. des App.-Ger. zu Köln vom 17. Dezember 1869, Rhein. Arch. Bd. 62 S. 200, d. Ob.-Land-Ger. Dresden, vom 21. Februar 1883, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 12, Kühlwetter S. 10, Schott S. 527, Endemann, R. d. E. S. 676, 678) und auf Beförderung von Freigepäck (vgl. § 32.) Der Anspruch auf Freigepäck ist ein Accessorium des Anspruchs auf Beförderung der Person (Endemann, R. d. E. S. 681) und daher von letzterem nicht trennbar. Der Zuwiderhandelnde macht sich nicht nur civilrechtlich, sondern auch — im Falle des Bewußtseins der Rechtswidrigkeit — strafrechtlich verantwortlich. (Vgl. de Jonge im Preuß. Eisenb.-Arch. 1888 S. 486 f. A. M. V. Fleischer i. d. Gerichtshalle Oktober 1887 u. v. Bar, Gerichtssaal 1888.)

§ 14. Abs. 1. Satz 2.

[44]) Der Anspruch auf Benutzung der der Fahrkarte (bezw. dem gezahlten Fahrpreise) entsprechenden Wagenklasse ist kein unbedingter, vielmehr von dem Vorhandensein entsprechender Plätze abhängiger. Damit aber der Passagier durch diese aus Betriebsrücksichten nothwendige Beschränkung nicht geschädigt werde, ist ihm für den Fall des Mangels entsprechender Plätze durch Satz 2 des Abs. 1 die Wahl gelassen, entweder die Fahrkarte gegen eine solche der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln oder die Fahrt unter Rückempfang des bezahlten Fahrgeldes zu unterlassen. (Endemann, R. d. E. S. 674.) Es folgt daraus, daß ein unbedingtes Recht zur Mitfahrt durch die Lösung einer Fahrkarte überhaupt nicht erworben wird. Denn, falls auch in der niedrigeren Klasse Plätze nicht mehr vorhanden sind, bleibt dem Passagier nur noch das Recht, die Fahrt unter Rückforderung des Fahrgeldes zu unterlassen. „Die Unterbringung einzelner Reisenden in Wagenabtheilungen höherer Klasse, als der auf dem Fahrbillet verzeichneten, darf der Zugführer nur ausnahmsweise gestatten, wenn die vorhandenen Plätze der letzterwähnten Klasse schon sämmtlich besetzt sind oder wenn dem Bedürfniß an Plätzen für Damen und Nichtraucher auf andere Weise nicht genügt werden kann. Können die Reisenden in der ihrer Fahrkarte entsprechenden Wagenklasse nicht untergebracht werden, so hat der Schaffner dies dem Zugführer zu melden." (Dienstanweisung für die im Preuß. Staatseisenbahndienst beschäftigten Zugführer § 9 und für Schaffner § 12 Ziffer 7.)

Vergl. Allgem. Zus.=Best. z. § 14 Verk.=Ord. (S. 81.)

§ 14. Abs. 2.

[45]) Abs. 2 handelt von dem Umtausch gelöster Fahrkarten. Dieser Umtausch ist sowohl gegen Fahrkarten höherer oder niedrigerer Klassen wie auch nach einer anderen (weiteren oder näheren) Station unter folgenden 5 Voraussetzungen den Reisenden gestattet, daß:

1. der Umtausch auf der Abgangsstation erfolgt;
2. der Umtausch bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges geschieht;
3. der Preisunterschied ausgeglichen wird;
4. die Fahrkarte noch nicht entwerthet (dekoupirt) ist;
5. noch Plätze in der betreffenden Klasse vorhanden sind (Letzteres müßte — strenggenommen — in jedem Falle vor dem Umtausche festgestellt werden.)

Vgl. Allg. Zus.=Best. z. § 14 Verk.=Ord. (S. 81.)

Allg. Abf.=Vorschr. § 6 (Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten)

Bes. Best. der Preuß. Staatsb. z. § 14, Verk.=Ord. (Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten.)

Fahrplan=Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 Abschn. VII Ziff. 5, Umtausch u. Zulösung von Fahrkarten.

§ 14. Abs. 3.

[46]) Für Theilstrecken (also nicht nur bis zur Bestimmungsstation, sondern für beliebige Theile der ganzen Strecke, für welche die Fahrkarte gelöst ist) gestattet Abs. 3 ein Übergehen auf einen anderen Platz sowohl auf der Abgangs= wie auch auf Zwischenstationen; jedoch nur unter zwei Voraussetzungen:

1. Es kann nur der Übergang auf Plätze einer **höheren** Klasse erfolgen.
2. Es ist ein im Tarife festzusetzender Preiszuschlag zu entrichten.

Aus Abs. 2 wird aber hier ergänzt werden müssen, daß der Übergang nur zulässig ist, wenn derselbe rechtzeitig vorher beansprucht wird, die Fahrkarte noch nicht entwerthet ist und in der höheren Klasse noch Plätze vorhanden sind.

Vgl. bes. Best. der Preuß. Staatsb. z. § 14 Verk.-Ord. (Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten).

§ 15.

Warteräume.

Die Warteräume sind spätestens eine Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.[47]) Dem auf einer Übergangsstation mit durchgehender Fahrkarte ankommenden Reisenden ist gestattet, sich in dem Warteraum derjenigen Bahn, auf welcher er die Reise fortsetzt, bis zum Abgange des von ihm zu benutzenden nächsten Zuges aufzuhalten, in der Zeit von 11 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens jedoch nur, soweit der Warteraum während dieser Zeit ohnedies geöffnet sein muß.[48])

§ 15. Satz 1.

[47]) Diese Vorschrift gilt ausnahmslos für alle Stationen und Haltestellen. Nachtheile aus der Nichtbeobachtung dieser Vorschrift sind im Rechts- und Aufsichtswege verfolgbar. Aus dem Vertragsverhältnisse entspringt für die Eisenbahn auch die Pflicht, die dem Fahrkartennehmer angewiesenen Räume in einem den Aufenthalt bezw. das Durchgehen ohne Gefahr gestattenden Zustande zu erhalten und für etwaigen Schaden aus der Verletzung dieser Pflicht aufzukommen. (Reichsger. 22. April 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 14, und 27. Januar 1887, eod. Bd. 5 S. 237 f.) für Preußen: „Der Stationsvorsteher hat die genaue Befolgung der Bestimmungen über das Offenhalten der Wartesäle, Billet- und Gepäckexpeditionen zu überwachen und für Ordnung und Reinhaltung sämmtlicher Bahnhofsräume ꝛc. Sorge zu tragen" (Preuß. Dienstanweis. f. Stat.-Beamte §§. 26, 27). Ueber Reinhaltung und Lüftung der zum Aufenthalte des Publikums bestimmten Räume, Desinfektion der Bedürfnißanstalten, Beschaffung ausreichenden und gesunden Trinkwassers (s. Erl. v. 2. Juli 1884, E.-V.-Bl. S. 319, 17. August 1887, eod. S. 352, 26. Juni 1889, eod. S. 215, Wascheinrichtungen auf den Stationen Erl. v. 17. Okt. 1885 II. b. T. 4844.) Bedienung der Reisenden an den Bahnhof-Büffets (Erl. v. 23. Aug. 1890 E.-V.-Bl. S. 214.) Einer mißbräuchlichen Benutzung der Wartesäle von Seiten anderer Personen wird der Stationsvorsteher durch entsprechende Ausübung des ihm zustehenden Aufsichtsrechts vorbeugen können. (Erl. v. 30. Mai 1878 II. T. 1009 und 15. März 1881 II. b. T. 1435.) Vgl. hierzu §§ 2 u. 5 Verk.-Ord. (Anm. 11 u. 16.) und §§ 54, 55 Betr.-Ord., wonach — außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume — Niemand die Station ohne

Erlaubnißkarte betreten darf, mit Ausnahme der in §§ 54 und 55 der Betr.-Ord. § 44 Bahn-Ord. bezeichneten Beamten 2c. Zu den nur zeitweise geöffneten Räumen gehören auch die Perrons (Bahnsteige). Auf dieselben findet daher § 123 St.-G.-B. (Hausfriedensbruch) Anwendung (Reichsger. 29. Januar 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 375), desgleichen auf den Bahnhof (Reichsger. 4. Mai 1885 eod. Bd. 4 S. 156), die Empfangsgebäude, deren Flure 2c.; insbesondere sind Dienstmänner oder sonstige Gewerbetreibende nicht berechtigt, sich in diesen Räumen aufzustellen (Ob.-Land.-Ger. Rostock 25. Juli 1885, eod. Bd. 4 S. 304—308; in Bayern auch nicht auf den zu diesen Räumen führenden, dem Eisenbahnfiskus gehörigen Straßen und Plätzen (Ob.-Land.-Ger. München 1. Juni 1886, eod. Bd. 5 S. 41; der Wartesaal (Ob.-Land.-Ger. Naumburg 21. Juni 1888, eod. Bd. 7 S. 12).

§ 15. Satz 2. [48]) Satz 2 des § 15 ist neu aufgenommen. Die Eisenbahnen sind nur insoweit in der bezeichneten Nachtzeit den Aufenthalt in dem Warteraum zu gestatten verpflichtet, als derselbe während dieser Zeit ohnedies (aus dienstlichen 2c. Gründen, wegen ankommender und abgehender Züge) geöffnet sein muß. Anderenfalls ist die Gestattung des Aufenthaltes in das Belieben der Verwaltung gestellt. Voraussetzung ist, daß der Reisende mit durchgehender Fahrkarte auf einer Uebergangsstation angekommen ist. Auch dehnt sich die Erlaubniß nur auf die Frist bis zum Abgange des von ihm zu benutzenden nächsten Zuges aus, und ferner nur auf den Warteraum derjenigen Bahn, auf welcher er die Reise fortsetzt. Doch soll nach einem Erlasse des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 20. Dezbr. 1892, II (IV) 11019 (E.-V.-Bl. S. 101.) von dieser Beschränkung nur in thunlichst geringem Umfange Gebrauch gemacht und namentlich Reisenden, welchen die Weiterreise am nämlichen Tage infolge Zugverspätung unmöglich gemacht wird, bis zum Abgange des nächsten Zuges der Aufenthalt in den Warteräumen stets gestattet werden.

§ 16.

Ein- und Aussteigen.

(1) Die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen erfolgt durch Abrufen oder Abläuten in den Warteräumen oder durch ein aus zwei Schlägen der Stationsglocke bestehendes Signal.[49])

(2) So lange der Zug sich in Bewegung findet, ist das Ein- und Aussteigen, der Versuch oder die Hülfeleistung dazu sowie das eigenmächtige Öffnen der Wagenthüren verboten.[50])

(3) Gleise dürfen vom Publikum nur an den hierfür bestimmten Stellen betreten oder überschritten werden. Bei dem Verlassen der Station ist der dazu bestimmte Ausgang zu benutzen.[51])

§ 16. Abs. 1. [49]) Während § 15 des bisherigen Betr.-Regl. für die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen nur eine Form — das Signal mit der Stationsglocke durch zwei unterschiedene Schläge — obligatorisch vorschrieb, bestimmt § 16 Abs. 1 Verk.-Ord. drei verschiedene Formen: 1. Abrufen in den

Warteräumen oder 2. Abläuten in den Warteräumen oder 3. ein aus zwei Schlägen der Stationsglocke bestehendes Signal. Eine dieser drei Formen muß zur Anwendung kommen, eine Kumulirung zweier oder aller drei Formen ist zwar nicht verboten, würde aber unzweckmäßig sein, weil dadurch leicht Zweifel und Verwirrung entstehen kann. Ueberhaupt kann gegenüber der einheitlichen obligatorischen Vorschrift des alt. Regl. § 15 (Zeichen durch zwei Glockenschläge) die vorliegende fakultative Vorschrift, welche den Eisenbahnverwaltungen bezw. Staaten die Wahl unter drei Zeichen läßt, nicht als ein Fortschritt bezeichnet werden, weil bei der Annahme verschiedener Zeichen in den einzelnen Bezirken Zweifel und Unzuträglichkeiten entstehen müssen. De lege ferenda empfiehlt sich die obligatorische Wiedereinführung eines einheitlichen Zeichens für das ganze Reichsgebiet.

Im Gebiete der Preuß. Staatseisenbahnverwaltung erfolgt die Aufforderung zum Einsteigen in die Eisenbahnwagen durch Abrufen in den Warteräumen, ein Abläuten in denselben oder ein Zeichen mit der Stationsglocke findet nicht statt.

Nachtheile aus der Nichtbeobachtung der Vorschrift des § 16 Abs. 1 können im Rechts- und im Aufsichtswege verfolgt werden. Andererseits verliert der Reisende, welcher der Aufforderung zum Einsteigen nicht Folge leistet und nicht bis zum Abfahrtszeichen (s. § 19 Abs. 1) einsteigt, den Anspruch auf die Fahrt (auch mit einem späteren Zuge) und jede Entschädigung (§ 19 Abs. 2) — außer im Falle des § 19 Abs. 3. (Vgl. noch Verk.-Ord. § 19 (Anm. 65. 65a.) und Betr.-Ord. § 61. Bahn-Ord. § 44 Abs. 8.)

Jeder Personenwagen soll Merkmale enthalten, welche dem Reisenden das Auffinden der Wagenklasse wie der benutzten Wagenabtheilung erleichtern. (Betr.-Ord. § 18 Abs. 3). Die Personenwagen müssen mit Vorrichtungen zur Beleuchtung derselben im Innern versehen sein. (Betr.-Ord. § 14 Abs. 4.)

Für die Preuß. Eisenbahnen sind hier noch folgende Bestimmungen hervorzuheben: Der Stationsvorsteher hat die genaue Befolgung der Bestimmungen über das Rufen zum Einsteigen &c. zu überwachen. (Dienstanweisung für die im Staats-Eisenbahndienst beschäftigten Stationsbeamten von 1886 § 26 II. a. P. 1540.) Bei dem Abrufen der Reisenden aus den Wartesälen ist ein lärmendes Rufen, welches die Reisenden belästigt, nicht zu dulden. (Erl. vom 12. August 1881 II. b. T. 4795.) Auf allen größeren Kreuzungs- und Abzweigungsstationen sollen die Fahrtrichtung und der Aufstellungsort der verschiedenen Züge durch Tafeln auf den Perrons und an den Zügen in möglichst deutlicher Weise den Reisenden bezeichnet werden. (Erl. vom 20. Februar 1878 Ziffer 2 Litt. B. [E.-V.-Bl. S. 42].) Auf der Abgangsstation sind sämmtliche Coupés, über welche nicht für besondere Zwecke schon anderweitig verfügt ist, zu öffnen. (Erl. vom 21. Dezember 1880 [E.-V.-Bl. S. 547].) Die Wagendecken von Personenwagen, welche längere Zeit nicht benutzt worden und der andauernden Einwirkung der Sonnenhitze ausgesetzt gewesen sind, sind in angemessener Zeit vor der Einstellung in die Züge mit kaltem Wasser zu begießen und die Coupés durch Oeffnen der Thüren und Fenster gehörig zu lüften, um die entstandene heiße und dicke Luft, welche Erkrankungen herbeiführen kann, zu beseitigen. (Erl. vom 25. Juni 1883 [E.-V.-Bl. S. 163],

12. Juni 1889 eod., S. 213 u. 22. Juli 1893 eod. S. 268.) Die Waschvorrichtungen in den Personenwagen sind vor der Einstellung derselben in die Züge zu reinigen, die Wasserreservoirs mit frischem Wasser zu füllen und letzteres auf Zwischenstationen mit längerem Aufenthalte zu erneuern. (Erl. vom 25. Juni 1883 [E.-V.-Bl. S. 163]. Vgl. auch Erl. vom 17. Oktober 1885 II. b. T. 4844, betr. Wascheinrichtungen auf den Stationen.) Die Bedürfnißanstalten in den Zügen sind sorgfältig reinzuhalten und von Zeit zu Zeit zu desinficiren (Erl. vom 28. Juli 1893 E.-V.-Bl. S. 262). Ueber Klosets in den Zügen: Erl. vom 21. Dezember 1878 II. 25050, 26. Juli 1882 II. a. 10281, 5. Dezember 1885, II. a (b) 19515.) Die Coupés sind während der kalten Jahreszeit zu heizen, und, so lange Platz vorhanden, stets — nicht nur während der warmen Jahreszeit — mäßig zu besetzen und nicht zu überfüllen. Auch sind nur vollkommen gereinigte Personenwagen in die Züge einzustellen. Erl. vom 6. März 1870 II. 2980 — 11. Mai 1871 II. 8347 — 23. September 1875 V. 8482 — 14. Februar 1878 II. 2243 — 21. Dezember 1883 II. 19112 Erl. vom 21. Dezember 1880, E.-V.-Bl. 1880 S. 547, 1884 S. 311. Erl. vom 21. August 1881 II. T. 5245, 11. Juli 1888 E.-V.-Bl. S. 179.

§ 16. Abs. 2.

[50]) Abs. 2 des § 16 faßt in beinahe wörtlicher Uebereinstimmung mit § 61 der Betr.-Ord. bezw. § 44 Abs. 8 u. 9 Bahn-Ord. die Bestimmungen des § 16 Satz 2 u. des § 19 Abs. 3 des bisherigen Betr.-Regl., jedoch mit nicht unwesentlicher Veränderung zusammen. Es verbietet absolut das Ein- und Aussteigen, den Versuch oder die Hülfeleistung dazu, sowie das eigenmächtige Oeffnen der Wagenthüren, so lange der Zug sich in Bewegung befindet. Daraus folgt e contrario, daß, wenn der Zug steht, alle diese Handlungen gestattet sind, falls nicht verwaltungsseitige Anordnungen dieselben untersagen (§ 2). Die Uebertretung des Verbots zieht — abgesehen von den civilrechtlichen Folgen im Falle der Beschädigung oder Verletzung — die aus §§ 61 Abs. 1 u. 62 folgenden bahnpolizeilichen Strafen und, wenn zugleich die Gefährdung eines Eisenbahntransports oder die Verletzung anderer Personen vorliegt, die Strafen aus § 316 des Strf.-Ges.-Buchs nach sich.

Vgl. hierzu noch in Betreff des Verschlusses der Personenwagen § 14 Betr.-Ord., sowie Erl. des Preuß. Min. d. öffentl. Arb. vom 21./12. 1880 betr. das Oeffnen der Wagenthüren auf der Abgangsstation (E.-V.-Bl. S. 547.)

§ 16. Abs. 3.

[51]) Abs. 3 wiederholt im Satz 1 die Vorschrift des § 54 Abs. 2 Satz 1 Betr.-Ord. § 44 Abs. 2 Bahn-Ord. und im Satz 2 die Bestimmung des § 19 Abs. 4 des bisherigen Betr.-Regl.

Aus der Vorschrift des korrespondirenden Alinea 4, § 19 des bisher. Betr.-Regl., wonach Niemand den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen darf, folgert das Reichsgericht zutreffend, daß die Pflicht aus dem Transportvertrage auch die Verbindlichkeit umfaßt, dem Reisenden einen zweckentsprechenden Ausgang zu gewähren, und daß daher, wenn der Reisende durch einen mangelhaften Ausgang (Weg ꝛc.) Schaden erleidet, die Eisenbahn schadensersatzpflichtig ist. (Reichsger. vom 27. Januar 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 237 f. Vgl. 22. April 1881 eod.

Bd 2 S. 14.) „Denn mit dem Transportvertrage — heißt es in den Gründen — übernimmt der Eisenbahnunternehmer die Verbindlichkeit, Personen von einem Orte zum anderen dem Fahrbillet gemäß zu befördern, und diese Verbindlichkeit kann nicht schon im Augenblicke der Ankunft des Bahnzuges auf dem Bahnhofe des Bestimmungsortes als erfüllt gelten, sie umfaßt vielmehr auch die Verpflichtung, dem Reisenden einen zweckentsprechenden Ausgang aus dem der Eisenbahngesellschaft gehörigen Bahnhofe zu gewähren. Wenn das Eisenbahn-Betriebsreglement in § 19 vorschreibt, daß Niemand den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen darf, so folgt daraus auf der anderen Seite, daß der Eisenbahnunternehmer die Richtungen anzuweisen hat, in welchen die beförderten Personen den Bahnhof verlassen dürfen, und daß diese Anweisung in einer die Sicherheit der Reisenden berücksichtigenden Weise erfolgen muß." (Vergl. auch § 5 der Verk.-Ord. und §§ 53—55 Betr.-Ord. §§ 43, 44 Bahn-Ord.)

An die Nichtbeachtung dieser Vorschriften knüpft zwar § 16 kein besonderes Präjudiz, es kann aber bei etwaiger Renitenz der Ausschluß von der Fahrt gemäß § 20 Verk.-Ord. und überdies als Verstoß gegen § 53 Betr.-Ord. die Strafe des § 62 ibid. eintreten. Auch kann eine derartige Kontravention den Einwand des eigenen Verschuldens im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 begründen (s. Eger, Komm. zum Reichshaftpflichtgesetz 3. Aufl. S. 139 f.).

§ 17.

Anweisung der Plätze. Frauen-Abtheilungen.

(1) Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft.[52]) Eine Ausnahme ist nur für bestimmte Züge mit besonderen Einrichtungen und für besonders ausgestattete Wagen zulässig.[53]) Beim Einsteigen ist es dem Reisenden gestattet, für sich und mitreisende Angehörige je einen Platz zu belegen.[54])

(2) Die Bediensteten sind berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen.[55])

(3) Die mit durchgehenden Fahrkarten ankommenden Reisenden haben den Vorzug vor neu hinzutretenden.[56])

(4) Allein reisende Frauen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Frauen zusammen in eine Abtheilung gesetzt werden.[57]) In jedem Zuge muß mindestens je eine Frauenabtheilung für die Reisenden der zweiten und der dritten Wagenklasse vorhanden sein, sofern in dem Zuge wenigstens 3 Abtheilungen der betreffenden Wagenklasse sich befinden.[58]) Auch in Zügen, in welchen sich Wagen mit geschlossenen Abtheilungen nicht befinden, ist thunlichst eine besondere Abtheilung für Frauen einzurichten.[59])

§ 17. Abs. 1. Satz 1.

[52]) Abs. 1 Satz 1 spricht den Grundsatz aus, daß der Beförderungsvertrag nicht auf die Benutzung eines einzelnen bestimmten Platzes, sondern nur auf die Mitfahrt bezw. einen Platz in der entsprechenden Klasse überhaupt gerichtet werden darf. Demgemäß werden in der Regel (s. jedoch Satz 2 Anm. 53) einzelne bestimmte Plätze bezw. die Fahrkarten für solche nicht verkauft. Die Nichtbeobachtung ist von dem Benachtheiligten zivilrechtlich und im Aufsichtswege verfolgbar.

§ 17. Abs. 1. Satz 2.

[53]) Abs. 1, Satz 2 (neu aufgenommen) gestattet eine Ausnahme von der Regel des Satzes 1. Darnach ist der Verkauf von Fahrkarten für bestimmte Plätze ausnahmsweise zulässig, jedoch nur für bestimmte Züge mit besonderen Einrichtungen (z. B. Orienterpreßzüge) und für besonders ausgestattete Wagen (Schlaf-, Restaurationswagen). Diese Voraussetzungen müssen vorhanden sein, um die qu. Ausnahme zu rechtfertigen. Darin liegt implicite ausgesprochen, daß die betreffenden Züge vorher tarifarisch bezw. durch die Fahrpläne und Bekanntmachungen bezeichnet sein müssen.

Demgemäß bestimmen z. B. die bes. Best. der Preuß. Staatsb. zu § 17 Verk.-Ord: „Bei denjenigen in den Fahrplänen mit dem Buchstaben D (Durchgangszug) besonders bezeichneten Zügen, deren Wagen durch Gänge und gedeckte Uebergangsbrücken mit einander verbunden und mit numerirten Plätzen versehen sind (s. g. Harmonikazüge), ist für die Benutzung eines solchen Platzes außer dem Fahrpreise ein Zuschlag von 1 Mark für die III. Klasse und 2 Mark für die II. und I. Klasse gegen Aushändigung einer Platzkarte zu zahlen. Durch Belegen eines numerirten Platzes wird ein Anspruch auf denselben nicht erworben. Kinder, für welche Fahrkarten gelöst werden müssen, haben für Platzkarten den vollen Betrag zu entrichten. Das Nähere über den Verkauf der Platzkarten wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht."

Vgl. Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 12. September 1893 betr. die Unterbringung der Reisenden in den Durchgangszügen (E.-V.-Bl. 1893 S. 300.)

§ 17. Abs. 1. Satz 3.

[54]) Auch dieser Satz ist neu und in Abänderung des bisher. Regl. (§ 12 Abs. 1), welches ein Vorausbelegen einzelner bestimmter Plätze nicht gestattete, aufgenommen. Nur beim Einsteigen aber — nicht vorher — ist das Belegen der Plätze gestattet und erstreckt sich nur auf die eigene Person und mitreisende Angehörige, nicht auf dritte. Wird der Platz auf Zwischenstationen verlassen, ohne gehörig belegt zu sein, so muß sich der Betreffende, wenn der Platz inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen. Des Anspruches auf den bisherigen Platz geht er verlustig (s. § 24, Abs. 2,)

§ 17. Abs. 2.

[55]) Abs. 2 überträgt — entsprechend den § 12 Abs. 2 S. 1 des bish. Betr.-Regl. — auf das Dienstpersonal das Recht und die Pflicht zur Anweisung der Plätze. Im Streitfalle, namentlich in Bezug auf Abs. 1, greift § 3 Platz.

[56]) d. h. diesen Reisenden sind in erster Reihe Plätze zu gewähren bezw. die innegehabten zu belassen. Sie haben darauf einen im Rechts- und Aufsichtswege verfolgbaren Anspruch. § 17. Abs. 3.

[57]) Bezüglich der Anweisung und Vertheilung der Plätze (Abs. 2) spricht Abs. 4 Satz 1 den Grundsatz aus, daß allein reisende Frauen auf Verlangen möglichst nur mit Frauen zusammen in eine Abtheilung zusammengesetzt werden sollen. Diese Direktive ist stets zu beachten, wenn es verlangt wird und wenn es nach Maßgabe der vorhandenen Abtheilungen und Plätze möglich ist. (Vgl. Anm. 58.) § 17. Abs. 4. Satz 1.

Vgl. noch die Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 Abschn. IV. B Ziff. 44, 45.

[58]) Abs. 4 Satz 2 enthält die obligatorische Bestimmung, daß bei jedem Zuge mindestens je eine Frauenabtheilung für die II. und III. Wagenklasse vorhanden sein muß. Mehr als eine Abtheilung kann nicht verlangt werden. Die IV. Klasse hat auf eine solche überhaupt keinen Anspruch. (Doch sollen nach den Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. Abschn. IV B Ziff 44 auch bei der IV. Klasse thunlichst in allen Zügen, jedenfalls aber in jedem durchgehenden oder längere Strecken befahrenden Zuge entsprechende Räume für Frauen bereit gehalten werden.) Auch ist die Gewährung der besonderen Abtheilungen von der (neu aufgenommenen) Voraussetzung abhängig, daß in dem Zuge wenigstens 3 Abtheilungen der betreffenden Wagenklasse sich befinden. § 17. Abs. 4. Satz 2.

In den Frauenabtheilungen darf nicht geraucht werden (s. § 18 Abs. 3 Anm. 62.) „Die Schaffner haben streng darauf zu halten, daß die Damencoupés nur von Damen benutzt werden" (Dienstanweisung f. d. im preuß. Staatseisenbahndienst beschäftigten Schaffner.) Vgl. d. Erlaß des Preuß. Hand.-Min. vom 16. Mai 1878, E.-V.-Bl. 1878 S. 160, betr. die Zulänglichkeit der Damencoupés, und Erl. d. Preuß. Min. der öffentl. Arb. vom 1. Nov. 1880, betr. deren Einrichtung in der IV. Klasse durchgehender Züge, E.-V.-Bl. 1880 S. 520. Vgl. noch die Erl. vom 7. Februar 1885 II. b. (a.) 1657 und 7. März 1885 II. a. 3713 IV. 431, betr. die Bezeichnung der Coupés für Frauen, und vom 25. März 1881 II. a. 3483, betr. die Einstellung von Frauencoupés bei der Berliner Stadt- und Ringbahn.

[59]) Diese Bestimmung bezieht sich auf Wagen nach dem s. g. amerikanischen System (s. alt. Regl. § 12 Abs. 2 Satz 2), s. Fahrplan-Vorschr. f. d. preuß. Staatsb. Abschn. IV. B. Ziff. 44. § 17. Abs. 4. Satz 3.

§ 18.

Tabakrauchen in den Wagen.

(1) In der I. Wagenklasse darf nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen geraucht werden. Die Eisenbahn kann jedoch Abtheilungen I. Klasse für Raucher und für Nichtraucher einstellen, welche als solche zu bezeichnen sind.[60])

(2) In den übrigen Wagenklassen ist das Rauchen gestattet. In jedem Personenzuge müssen jedoch Abtheilungen II. und, vorausgesetzt, daß die Beschaffenheit der Wagen es gestattet, auch III. Klasse für Nichtraucher vorhanden sein.[61])

(3) In den Nichtraucher- und in den Frauen-Abtheilungen ist das Rauchen selbst mit Zustimmung der Mitreisenden nicht gestattet. Auch dürfen solche Abtheilungen nicht mit brennenden Cigarren oder Pfeifen betreten werden.[62])

(4) Brennende Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.[63])

§ 18. Abs. 1. [60]) Abs. 1 Satz 1 macht in der I. Wagenklasse das Tabakrauchen von der Zustimmung sämmtlicher in derselben Abtheilung mitreisenden Personen abhängig. Sind jedoch, was Satz 2 gestattet, besondere Abtheilungen für Raucher und Nichtraucher eingestellt, so bedarf es in den Raucher-Abtheilungen dieser Zustimmung selbstredend nicht, während in den Nichtraucher-Abtheilungen, ebenso wie in den Frauen-Abtheilungen, das Rauchen alsdann selbst mit Zustimmung der Mitreisenden verboten ist (s. Abs. 3 S. 1 Anm. 62).

Zuwiderhandeln gegen diese Verbote kann die in § 20 Abs. 2 Verk.-Ord. u. § 62 Betr.-Ord. § 45 Bahn-Ord. angedrohten Strafen zur Folge haben. „Die Schaffner haben streng darauf zu halten, daß die Abtheilungen für Nichtraucher nur von nichtrauchenden Personen benutzt werden." (Dienstanweisung für die im Preuß. Staats-Eisenbahndienst beschäftigten Schaffner vom 1. April 1884 § 12 Ziffer 6.) Das Fahrpersonal hat gegen vorschriftswidriges Rauchen in Nichtraucherabtheilungen selbstständig einzuschreiten und nicht erst Beschwerden der Mitreisenden abzuwarten (Preuß. Erl. vom 10. August 1880 [E.-B.-Bl. S. 434]); auch ist zu verhüten, daß Nichtraucherabtheilungen mit brennenden Cigarren oder Pfeifen bestiegen werden (Erl. vom 18. November 1885 [E.-B.-Bl. S. 372].) (s. § 18 Abs. 3 Satz 2) u. Fahrpl.-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. Abschn. IV B. Ziff. 50.)

In der I. Klasse sind auf Verlangen einzelner im Besitz entsprechender Fahrkarten befindlicher Reisenden die rauchenden Mitreisenden von Amtswegen zur Einstellung des Rauchens zu veranlassen. Reisende I. Klasse haben unbedingt das Recht, die Anweisung eines Platzes in einer Abtheilung zu verlangen, in welcher nicht geraucht wird. Sind daher keine besonderen Abtheilungen für Nichtraucher im Zuge vorhanden, so haben die Eisenbahnbeamten die Pflicht, auf Verlangen eines Reisenden dafür zu sorgen, daß in der Abtheilung, in welcher demselben ein Platz angewiesen ist, das Rauchen eingestellt wird und unterbleibt. Den Reisenden zuzumuthen, hierfür selbst zu sorgen und sich den damit möglicherweise verbundenen Unannehmlichkeiten auszusetzen, ist durchaus unstatthaft. Das Publikum ist durch Anschlag in allen Abtheilungen 1. Klasse auf die Bestimmung der Verk.-Ord. hinzuweisen. (Erl. vom 24. Mai 1869 II 8365.)

Über die Kenntlichmachung bezw. Bezeichnung der Nichtraucher- und Raucher-Abtheilungen s. Erl. des R.-E.-B.-A. vom 7. September 1878 und

Erl. des Preuß. Hand.-Min. vom 2. Oktober 1878, E.-V.-Bl. S. 257, ferner Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. vom 10. August 1880, E.-V.-Bl. S. 434, 7. Juli 1881, E.-V.-Bl. S. 224, 14. Oktober 1882, E.-V.-Bl. S. 346, 31. Okt. 1883, E.-V.-Bl. S. 206, 25. Januar 1884, IIa. T. 252, 7. Februar 1885, IIb. (a) 1657 und 7. März 1885, IIa 3715 (betr. übereinstimmende Bezeichnung der Abtheilungen für „Nichtraucher" und „Raucher"), 18. November 1885, E.-V.-Bl. S. 372, 4. Januar 1889, E.-V.-Bl. S. 30, 1. Juli 1889, eod. S. 216. Die Fahrplan-Vorschr. für d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 (Abschn. IV B. Ziff. 46, 47) bestimmen: „Für die I. Wagenklasse gelten folgende Vorschriften: a. Befindet sich in einem Zuge nur ein Abtheil I. Klasse, so ist das Rauchen in demselben nur unter Zustimmung der Mitreisenden gestattet. b. Befinden sich in einem Zuge zwei Abtheile I. Klasse, so ist je eins für Raucher und für Nichtraucher zu bestimmen. c. Sind in einem Zuge mehr als zwei Abtheile I. Klasse vorhanden, so ist nicht mehr, als der dritte Theil der vorhandenen Abtheile als Raucherabtheile zu bezeichnen. Die übrigen Abtheile sind als Nichtraucherabtheile kenntlich zu machen, soweit nicht die Einrichtung von Frauenabtheilen nothwendig wird. Hierauf ist auf den Ausgangsstationen bei der Zusammenstellung der Personenzüge Rücksicht zu nehmen. Die für Raucher bestimmten Abtheile I. Klasse werden als solche besonders bezeichnet; eine gleiche Bezeichnung der Abtheile II. und III. Klasse findet nicht statt. Sofern jedoch Letztere für Nichtraucher bestimmt sind, haben sie außen und innen eine dem Zwecke entsprechende Bezeichnung zu tragen. Die Abtheile I. Klasse haben nur die äußere Bezeichnung. Im Inneren derselben ist folgende Bekanntmachung angebracht: „In den Abtheilen für Nichtraucher und Frauen ist das Rauchen unbedingt verboten, in denjenigen für Raucher dagegen allgemein gestattet und in den nicht besonders bezeichneten Abtheilen I. Klasse nur mit Zustimmung aller in demselben Abtheil Mitreisenden zulässig." Nichtraucher-Abtheile innerhalb der vorgeschriebenen Zahl dürfen während der Fahrt nicht zu Raucher-Abtheilen umgewandelt werden, auch wenn die schon vorhandenen Raucher-Abtheile überfüllt sind, es müssen vielmehr die Raucher in Nichtraucher-Abtheilen untergebracht werden, wo sie sich des Rauchens zu enthalten haben. Das Zugpersonal hat zu verhindern, daß Nichtraucher-Abtheile mit brennender Cigarre oder Pfeife bestiegen werden. In den Abtheilen für Frauen und Nichtraucher ist das Rauchen — auch wenn die Zustimmung aller Mitreisenden vorhanden sein sollte — nicht gestattet. Gegen das Rauchen in diesen Abtheilen hat das Zugpersonal ohne Anregung der Reisenden selbständig einzugreifen." (Vgl. auch Erl. v. 18/11 1885 und 13/9 1892 E.-V.-Bl. S. 372 bezw. 287.)

61) Im Gegensatz zur I. Wagenklasse gestattet Abs. 2 Satz 1 in den übrigen Wagenklassen (II, III u. IV) das Rauchen ganz allgemein. Doch schreibt Satz 2 obligatorisch vor, daß bei jedem Personenzuge Abtheilungen IIer, und, falls die Beschaffenheit der Wagen es gestattet, auch IIIer Klasse für Nichtraucher vorhanden sein müssen. Für die II. Klasse ist also diese Vorschrift ganz absolut, für die III. Klasse von der Beschaffenheit der Wagen abhängig. Befolgt die Verwaltung die Vorschrift nicht, so wird daraus nicht

§ 18. Abs. 2.

gefolgert werden können, daß alsdann das Rauchen in diesen Wagenklassen nur mit Zustimmung der Mitreisenden zulässig ist. Wohl aber macht sich die zuwiderhandelnde Bahn im Aufsichts- und auch im Rechtswege verantwortlich.

Ueber die Obliegenheiten der Verwaltung bezw. des Dienstpersonals in Betreff der Nichtraucherabtheilungen sowie der Bezeichnung derselben s. Anm. 60 S. 90, 91.

Die Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 (Abschn. IV. B. Ziff. 45 u. 48) bestimmen: „45.) In allen der Personenbeförderung dienenden Zügen ist die Hälfte der vorhandenen Abtheile II. Klasse ohne Einrechnung der Frauenabtheile, und die Hälfte der vorhandenen Abtheile III. Klasse, einschließlich der Frauenabtheile als für Nichtraucher bestimmt bereit zu halten und zu bezeichnen. (Vgl. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 9./8 1892 E.-V.-Bl. S. 242). Bei eintretendem Bedürfniß sind die Nichtraucher-Abtheile zu vermehren. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, insoweit in einzelnen Fällen anderweite Einrichtungen (besondere Raucher-Abtheile, Durchgangswagen u. s. w.) oder sonstige zwingende Hinderungsgründe bestehen oder für einzelne Strecken und Züge besondere Anordnungen getroffen sind. „48.) Nichtraucher-Abtheile innerhalb der vorgeschriebenen Zahl dürfen während der Fahrt nicht zu Raucher-Abtheilen umgewandelt werden, auch wenn die Raucher-Abtheile überfüllt sind. Frauen und Kinder sind seitens der Fahrbeamten in erster Reihe in Frauen- bezw. Nichtraucher-Abtheilen unterzubringen, sofern sie nicht in andere Abtheile einzusteigen wünschen.

§ 18. Abs. 3. [62]) Die Bestimmungen des Abs. 3 sind neu. Zuwiderhandlungen ziehen für den Reisenden die Strafen des § 20 Abs. 2 bezw. § 29 Verk.-Ord. § 62 Betr.-Ord. § 45 Bahn.-Ord. nach sich.

§ 18. Abs. 4. [63]) Die Bestimmung bezieht sich nur auf brennende Tabakspfeifen, während die entsprechende Vorschrift des alten Regl. (§ 22 Abs. 2 S. 3) sich auf alle Tabakspfeifen, gleichviel ob brennend oder nicht, bezog.

§ 19.

Versäumung der Abfahrt.

(1) Nachdem das vorgeschriebene Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive oder die Mundpfeife des Zugführers gegeben ist, wird Niemand mehr zur Mitreise zugelassen.[64])

(2) Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.[65])

(3) Lautet die Fahrkarte auf einen bestimmten Zug, so kann sich der Reisende auch eines anderen, am nämlichen oder am folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuges bedienen, sofern er seine Fahrkarte ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die Gültigkeit versehen läßt. Der gleiche

Vermerk ist erforderlich, wenn die Fahrkarte auf einen bestimmten Tag lautet und der Reisende erst am folgenden Tage die Fahrt antreten will. Bei Benutzung eines höher tarifirten Zuges ist die Fahrkarte gegen Entrichtung des Preisunterschiedes umzutauschen. Bei Benutzung eines niedriger tarifirten Zuges ist der Preisunterschied zu erstatten.[65a])

(4) Eine Verlängerung der für Rückfahrten, Rundreisen und dergleichen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.[66])

[§ 19. Abs. 1.] 64) *Abs.* 1 verbietet die Zulassung zur Mitreise, nachdem das vorgeschriebene Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive oder die Mundpfeife des Zugführers gegeben ist. Das Verbot ist ein *unbedingtes*, — auch wenn der Zug sich noch nicht in Bewegung gesetzt hat — während nach der Fassung des alten Regl. (§ 16 Abs. 1 Satz 1: „*kann* Niemand mehr zugelassen werden") dem Personal die Zulassung noch bis zum Momente der Ingangsetzung der Wagen gestattet war. Sowohl der Reisende, welcher durch Aufspringen nach dem Abfahrtszeichen die Zulassung erzwingt, wie das Personal, welches dieselbe, obwohl sie verhindert werden konnte, gestattet, macht sich strafbar und verantwortlich.

[§ 19. Abs. 2.] 65) *Abs.* 2 erklärt den Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, des Anspruches sowohl auf Rückerstattung des Fahrgeldes als auch auf *jede andere* Entschädigung verlustig. Er ist also nicht zur Benutzung eines späteren Zuges berechtigt, muß sein bereits im Zuge befindliches Gepäck event. auf seine Kosten zurückexpediren lassen ꝛc. *Ausgenommen* ist der Fall, daß der Reisende durch Verschulden der Bahnverwaltung die Abfahrtszeit versäumt, z. B. weil die Billetkasse überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig geöffnet wurde.

Ausgenommen sind ferner die im § 19 Abs. 3 bezeichneten Fälle (s. Anm. 65a).

[§ 19. Abs. 3.] 65a) *Abs.* 3 enthält *zwei Ausnahmen* von der Regel des Abs. 2. Trotz der Versäumniß der Abfahrtzeit ist sowohl der Reisende, dessen Fahrkarte *auf einen bestimmten Zug* lautet, wie auch der Reisende, dessen Fahrkarte *auf einen bestimmten Tag* lautet berechtigt, sich eines späteren Zuges *unter Anrechnung des Fahrgeldes* zu bedienen. Voraussetzung ist, 1) daß er seine Fahrkarte *ohne Vorzug* dem Stationsvorsteher vorlegt und 2) dieselbe mit einem *Vermerk* über die Gültigkeit versehen läßt. Alsdann kann er im ersteren Falle sich auch eines *anderen* am nämlichen oder am folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuges bedienen, im letzteren Falle eines am folgenden Tage dahin abgehenden. In beiden Fällen hat er bei Benutzung eines *höher tarifirten* Zuges beim Umtausch der Fahrkarte den Preisunterschied *nachzuzahlen*, bei Benutzung eines *niedriger tarifirten* Zuges wird ihm der Preisunterschied *erstattet*.

[§ 19. Abs. 4] 66) *Abs.* 4 bestimmt, daß die ausnahmsweise Vergünstigung des Abs. 3 eine Verlängerung der für Rückfahrten, Rundreisen u. dergl. festgesetzten Frist nicht zur Folge hat. War der versäumte Zug also der *letzte* vor Ab-

lauf der Frist benutzbare, so kann die Vergünstigung aus Abs. 3 auch bei Erfüllung der dort bezeichneten Voraussetzungen nicht beansprucht werden.

§ 20.

Ausschluß von der Fahrt.

(1) Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen die Mitreisenden voraussichtlich belästigen würden, sind von der Mitfahrt auszuschließen, wenn nicht für sie eine besondere Abtheilung bezahlt wird und bereit gestellt werden kann. Wird die Mitfahrt nicht gestattet, so ist das etwa bezahlte Fahrgeld einschließlich der Gepäckfracht zurückzugeben. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den bezeichneten Personen gehört, so erfolgt der Ausschluß auf der nächsten Station. Das Fahrgeld sowie die Gepäckfracht sind für die nicht durchfahrene Strecke zu ersetzen.[67])

(2) Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen der Bediensteten nicht fügt oder den Anstand verletzt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mitfahrt ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zur Mitfahrt und zum Aufenthalte in den Warteräumen nicht zugelassen werden und sind, falls die Zulassung dennoch stattgefunden hat, auszuweisen.[68])

(3) Erfolgt die Ausweisung unterwegs oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits zur Abfertigung übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es abgefertigt worden, wieder verabfolgt wird.[69])

Die Beförderung von Personen, von welchen bekannt ist, dass sie an leicht übertragbaren schweren Krankheiten, nämlich Diphtheritis, Masern, Scharlach, Ruhr (Dysenterie), Flecktyphus oder Pocken leiden, darf nur dann und zwar nur in besonderen Wagen stattfinden, wenn für die Erkrankten besondere Wagen nach Massgabe der Zusatzbestimmung B zu § 10 bereit gestellt und bezahlt werden. Dagegen ist die Beförderung solcher Kranken in besonderen Abtheilungen der im übrigen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnwagen unzulässig.

§ 20. Abs. 1. [67]) § 20 Abs. 1. macht von dem Prinzipe gleichmäßiger Anwendung der Bestimmungen der Verk.-Ord. auf alle Personen, insbesondere der allgemein

ausgesprochenen Beförderungspflicht (§ 6, § 7.) eine Ausnahme in Betreff solcher, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden voraussichtlich lästig werden würden. (Schott S. 525.) Es wird unterschieden, ob die Wahrnehmung hiervon bereits auf der Anfangsstation (Satz 1) oder erst unterwegs (Satz 3) erfolgt.

I. Im ersteren Falle kann solchen Personen zwar (vgl. § 6) die Fahrt nicht gänzlich verweigert, wohl aber muß (obligatorisch) dieselbe von der Bedingung abhängig gemacht werden, daß sie eine besondere Abtheilung bezahlen und eine solche bereit gestellt werden kann. Von den Gründen des Ausschlusses ist nur einer: „sichtliche Krankheit", besonders hervorgehoben, im Uebrigen aber mit den Worten „oder aus anderen Gründen" den Eisenbahnorganen der weiteste Spielraum gelassen.

Wer zur Entscheidung befugt sei, ist nicht ausgesprochen. Im Streitfalle dürfte dieselbe dem höchsten Zug- oder Stationsbeamten obliegen (§§ 2, 3.), vorbehaltlich jedoch des Schadensanspruches, wenn sich der maßgebende Grund als unzureichend erweist. Bei Ausschluß wird das etwa bereits bezahlte Fahrgeld einschließlich der Gepäckfracht zurückgegeben. (Schott S. 528.)

Abs. 1, Satz 1 spricht im Uebrigen ganz evident dafür, daß die Eisenbahn schon vor Abschluß des Beförderungsvertrages die Persönlichkeit und die Individualität des zu befördernden Passagiers zu berücksichtigen berechtigt und verpflichtet ist, mithin die Fahrkarte, wie oben bereits des Näheren ausgeführt (§ 12 S. 75 ff.) kein Inhaberpapier, sondern lediglich eine legitimirende Quittung ist.

II. Im letzteren Falle (Wahrnehmung unterwegs) erfolgt der Ausschluß auf der nächsten Station, und zwar auch in diesem Falle, — wie zwar nicht ausdrücklich ausgesprochen, aber sinngemäß zu ergänzen ist, — sofern nicht zwei Bedingungen sich erfüllen, nämlich: 1. eine besondere Abtheilung bezahlt wird und 2. bereit gestellt werden kann. Das Fahrgeld und die Gepäckfracht für die nicht durchfahrene Strecke werden im Falle des Ausschlusses ersetzt, im Falle der Weiterfahrt erfolgt entsprechende Zuzahlung.

Vgl. über die Weiterbeförderung von Personen, von welchen bekannt ist, daß sie an leicht übertragbaren, schweren Krankheiten, nämlich Diphtheritis, Masern, Scharlach, Ruhr, Flecktyphus oder Pocken leiden: Allg. Zus.-Best. zu § 20 Verk.-Ord. (S. 94). Ferner die Preuß. Dienstanweisung betreffend Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten v. 28. Juli 1893 (E.-V.-Bl. S. 253) u. d. abänder. Erl. v. 9. Jan. 1894 eod. S. 3.

[68]) Absatz 2 enthält Bestimmungen über den Ausschluß ordnungswidrig, renitent oder unanständig sich benehmender oder trunkener Personen von der Fahrt und dem Aufenthalt in den Warteräumen. Nach § 53 Betr.-Ord. u. § 43 Bahn-Ord. müssen die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und bei Beförderung von Personen und Sachen getroffen werden, und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft

§ 20. Abs. 2.

versehenen Bahnpolizeibeamten und des sonstigen, in gleicher Weise kenntlichen Dienstpersonals (§ 2 Verk.-Ord., s. § 66 Abs. 2 Betr.-Ord., § 47 Abs. 2 Bahn-Ord., Reichsger. 5. April 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 7) Folge zu leisten. Im Dienst muß jeder Beamte die vorgeschriebene Dienstkleidung tragen. (Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte im Preuß. Staats-Eisenbahndienst vom 15. Januar 1876 II. 22191 § 10.) Das Schaffnerpersonal ist mit deutlich sichtbaren Nummern zu versehen, welche zweckmäßig auf einem während des Dienstes um die Mütze zu befestigenden Streifen anzubringen sind. (Preuß. Erl. vom 20. Februar 1878 Ziff. 4, E.-V.-Bl. S. 42.) Die Bahnpolizeibeamten (zu welchen insbesondere die Bahnkontroleure, Betriebskontroleure, Stationsvorsteher, Stationsaufseher, Stationsassistenten, Weichensteller, Bahnwärter, Zugführer, Packmeister, Schaffner und Portiers gehören) müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein (Bahn-Pol.-Regl. § 66). Die Stationsbeamten müssen im Dienst stets die vorgeschriebene Dienstkleidung und bei Abfertigung von Zügen mit Personenbeförderung die orangefarbene Dienstmütze tragen (Preuß. Dienstanweisung f. Stat.-Beamte § 6).

Zu den „allgemeinen Anordnungen" gehören auch die in der Verk.-Ord. enthaltenen Ordnungsvorschriften, insbesondere §§ 5, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 23 u. a.; s. Laband a. a. O. Bd. II. S. 120 Anm. 1, Reichsger. 5. April 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 7; 24. März 1884 eod. Bd. 3 S. 203; 7. Mai 1880 eod. Bd. I. S. 166. Die Betr.-Ord. bestimmt im § 63, daß ein Abdruck der für das Publikum bestimmten bahnpolizeilichen Vorschriften (§§ 54, 55 ff.), sowie der §§ 13, 15, 18, 20, 21 und 29 der Verk.-Ord. in jedem Warteraume auszuhängen ist. Auch aus bestehenden Verträgen kann Niemand ein Recht auf Nichtbefolgung bahnpolizeilicher Anordnungen herleiten. (Ob.-L.-Ger. Kolmar 3. Febr. 1888, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 6 S. 251, 252.) Wenn daher auch ein Fahrgast durch das Lösen der Fahrkarte, sei es auf längere oder kürzere Zeit, die Befugniß erworben hat, sich in dem Wartesaale aufzuhalten, so ist doch diese Befugniß keine derart uneingeschränkte, daß sie nur im Einverständnisse mit dem Fahrgast wieder aufgehoben werden kann, da der von einem Reisenden wegen seiner Beförderung mit der Eisenbahn geschlossene Vertrag auf denjenigen Bestimmungen beruht, welche überhaupt den Betrieb der Letzteren regeln und die Unterwerfung des Reisenden unter diese Bestimmungen zur selbstverständlichen Voraussetzung hat. Zu dieser gehört aber nach § 53 der Betr.-Ord., daß den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen versehenen Bahnpolizeibeamten Folge geleistet wird. Durch die Betr.-Ord. ist der Eisenbahn-Verwaltung die Macht eingeräumt worden, durch ihre Beamten die öffentliche Ordnung und Ruhe im Interesse der Sicherheit des Bahnverkehrs auf den Bahnhöfen mittelst der geeigneten, näher bezeichneten Maßregeln aufrecht zu erhalten. Zu diesen Maßregeln gehört die Entfernung aus dem Wartesaale, falls der Fahrgast sich eines ungebührlichen und störenden Benehmens schuldig macht und dadurch die anderen, im Wartesaale Anwesenden belästigt, wie in gleicher Weise durch § 20 der Verk.-Ord. auch der Ausschluß des

Reisenden von der Weiterfahrt zugelassen ist. Die Ausübung dieser Rechte ist nicht durch den Willen des Fahrgastes bedingt, der zufolge seines ordnungswidrigen Verhaltens des aus der Lösung der Fahrkarte erworbenen Rechtes, im Wartesaale bis zum Abgang des Zuges zu verweilen, verlustig geht. (O.-L.-G. Naumburg 21. Juni 1888, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 7 S. 12.)

Absatz 2 bestimmt als eine weitere Ausnahme (vgl. Abs. 1) von der im § 6 allgemein ausgesprochenen Beförderungspflicht der Eisenbahnen, daß dieselben die Eingehung eines Beförderungsvertrages zu verweigern und von einem bereits eingegangenen zurückzutreten, d. h. eine Person von der Mit- oder Weiterreise auszuschließen befugt sind, wenn dieselbe:

1. die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, oder
2. sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt, oder
3. den Anstand verletzt.

Bei trunkenen Personen ist es (auch wenn keiner der drei vorstehenden Fälle vorliegt) den Eisenbahnen sogar zur Pflicht gemacht, ihren Ausschluß von der Fahrt und ihre Ausweisung aus den Warteräumen zu bewirken — also lediglich auf Grund der Thatsache der Trunkenheit (Schott S. 525). Der Ausschluß (Rücktritt) erfolgt ohne Anspruch auf den Ersatz des bereits gezahlten Fahrgeldes (Endemann, R. d. E. S. 673, s. dagegen Abs. 1) — wozu auch arg. Abs. 1 die Gepäckfracht zu rechnen ist. Nebenbei hat der Kontravenient etwa sonst verwirkte polizeiliche ꝛc. Strafen zu tragen. Die Bestimmung ist insofern wenig klar, als die Kontraventionsfälle ungenau bezeichnet sind und ferner nicht gesagt ist, wem im Streitfalle die Entscheidung darüber obliegt (wohl zunächst dem höchsten Zug- bezw. Stationsbeamten, s. Abs. 1 S. 95). Jedenfalls bleibt dem Reisenden das Recht, auf richterliche Entscheidung zu provoziren und event. Schadensansprüche wegen ungerechtfertigten Ausschlusses geltend zu machen. Der Ausschluß von der Mit- oder Weiterreise kann sich nur auf den einzelnen konkreten Fall der Renitenz ꝛc. beschränken, es ist den Eisenbahnen nicht etwa gestattet, eine Person aus diesem Anlaß generell und dauernd auf längere Zeit von Einbahnfahrten überhaupt auszuschließen bezw. zurückzuweisen. Auch darf die Entfernung eines renitenten Passagiers nicht auf freier Strecke, sondern nur auf der nächsten Unterwegsstation erfolgen. (Erl. d. Preuß. H.-M. vom 8. Juni 1874 II. 11364.) Wenn Militärpersonen, welche zu einem geschlossenen Transport gehören und dem Kommando des Truppenführers übergeben sind, sich Ungehörigkeiten auf der Eisenbahn zu Schulden kommen lassen, so sind die Kommandoführer um Abhülfe anzugehen. Wenn diese gar nicht oder nicht in genügendem Maße gewährt wird, so ist die Angelegenheit behufs weiterer Verfolgung bei der vorgesetzten Instanz zur Anzeige zu bringen. (Preuß. Erl. vom 24. März 1860 II. 2121.) Eine Ausschließung einzelner auf dem Marsch befindlicher Militärpersonen von der Weiterfahrt darf in der Regel nur dann eintreten, wenn dieses im Interesse der Sicherheit des Betriebes oder zum Schutze anderer Mitreisender gegen Ungehörigkeiten unvermeidlich erscheint. Im Uebrigen haben sich die Bahnbeamten bei Vergehen und Ordnungswidrigkeiten solcher Militärpersonen auf Konstatirung der Identität der Person und

Anzeige bei der vorgesetzten Behörde zu beschränken. (Preuß. Erl. vom 25. Januar 1857 II. 10581.)

Abgesehen von den reglementarischen Strafen können die bezüglichen Uebertretungen auch strafrechtliche Folgen nach sich ziehen; insbesondere wegen Widerstands und thätlichen Angriffs (§ 113 D. R.-St.-G.-B.), Hausfriedensbruchs (§ 123 l. c.) und Beamtenbeleidigung (§ 196 l. c.). Die Praxis hat vornehmlich den Schutz des § 113 St.-G.-B. auch den Bahnpolizeibeamten als Vollstreckungsbeamten zuerkannt, so insbesondere den Stationsbeamten: Reichsger. 5. April 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 7 (Widerstand bei Entfernung aus dem Coupé wegen Verweigerung des Vorzeigens der Fahrkarte), Ob.-Land.-Ger. München 4. Juli 1882 eod. Bd. 3 S. 255 (Widerstand bei der vorläufigen Festnahme wegen Beamtenbeleidigung), Ob.-Land.-Ger. Rostock 7. Mai 1888, eod. Bd. 6 S. 294 (Widerstand durch thätlichen Angriff bei Einziehung einer Ordnungsstrafe). Und ferner ist Hausfriedensbruch angenommen worden in Bezug auf die Perrons (Bahnsteige), Reichsger. 29. Januar 1881, Eisenbahnr. Entsch. Bd. I. S. 375 und 28. Oktober 1889 eod. Bd. 7 S. 326), desgleichen auf den Bahnhof (Reichsger. 4. Mai 1885 eod. Bd. 4 S. 156), die Empfangsgebäude, deren Flure 2c. (O.-L.-G. Rostock 25. Juli 1888 eod. Bd. 4 S. 304—308); den Wartesaal (O.-L.-G. Naumburg 21. Juni 1888 eod. Bd. 7 S. 12) s. Anm. 5.

§ 20. Abs. 3. [69]) Absatz 3 verordnet, daß der Ausgeschlossene, sei es auf der Abgangs- oder einer Unterwegsstation, nicht berechtigt ist, die Rückgabe des bereits aufgegebenen Gepäcks anderswo, als auf der Bestimmungsstation zu verlangen. Die Eisenbahn braucht also nicht gleichzeitig auch vom Gepäcktransportvertrage zurückzutreten, sondern kann diesen (um nicht in der regelmäßigen Expedition eine Störung eintreten zu lassen: Epstein S. 14) erfüllen. Schott S. 528. Der Annahme Schwab's (Neuerungen S. 12), daß sich Abs. 3 nur auf trunkene und renitente, nicht auch auf kranke Personen beziehe, kann nicht beigetreten werden. Abs. 3 macht einen derartigen Unterschied nicht.

§ 21.

Kontrole der Fahrkarten.

(1) Die Fahrkarte ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Warteraum, beim Betreten des Bahnsteigs (Perron), beim Einsteigen in den Wagen, sowie auch jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen.[70])

(2) Der Reisende, welcher ohne gültige Fahrkarte betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu entrichten. Der letztere Betrag ist auch für den Fall zu bezahlen, daß der Zug sich noch nicht in Bewegung gesetzt hat.[71]) Derjenige Reisende jedoch,

welcher unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 Mark, keinesfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu zahlen.[72]) In allen Fällen ist dem Reisenden eine Zuschlagskarte oder sonstige Bescheinigung zu verabfolgen.[73])

(3) Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.[74])

1. Ob eine beschädigte Fahrkarte noch als gültig anzusehen ist, darüber entscheidet im Zuge der Zugführer, auf der Station der Stationsvorsteher. Fahrkarten, deren Inhalt durch unbefugte Korrekturen, Radirungen oder auf andere Weise geändert worden ist, werden als ungültig eingezogen. Die benutzten Fahrkarten und Fahrscheine werden vor oder auf der Endstation von den Eisenbahnbediensteten abgenommen.
2. Hat auf einer Anschlussstation wegen Verspätung des benutzten Zuges eine Fahrkarte zur Weiterfahrt nicht gelöst werden können, und wird dies dem Schaffner sofort bei seinem ersten Erscheinen unaufgefordert gemeldet, so wird nur der gewöhnliche Fahrpreis, d. h. der Preis einer Fahrkarte für einfache Fahrt, erhoben.
3. Der Reisende, welcher in demselben Zuge über die Station, bis zu welcher seine Fahrkarte gilt, hinausfahren will, dortselbst aber keine Zeit zur Lösung einer neuen Fahrkarte hat und die Absicht der Weiterfahrt spätestens bei Ankunft auf der ursprünglichen Bestimmungsstation dem Schaffner meldet, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis zu zahlen.
4. Der Reisende, welcher in einem auf der Bestimmungsstation der Fahrkarte nicht haltenden Zuge über diese Station hinausfährt, hat auf der nächstfolgenden Haltestation für die überfahrene Strecke eine einfache Fahrkarte nachzulösen, wenn er die Absicht der Weiterfahrt dem Schaffner unaufgefordert mitgeteilt hat.

[70]) Abs. 1 des § 21 verpflichtet den Reisenden, die gelöste Fahrkarte sowohl beim Eintritt in den Warteraum, wie auch beim Betreten des Bahnsteigs (Perron), beim Einsteigen in den Wagen und jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen (vergl. Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. vom 28./1. 1892 betr. die Fahrkarten-Prüfung an den Ausgängen der Bahnsteige auf den

§ 21. Abs. 1.

Berliner Fernbahnhöfen (E.-V.-Bl. 1892 S. 21.); jedoch nicht ohne Weiteres, sondern nur auf Verlangen (sc. des hierzu legitimirten Bahnorgans). Die Weigerung begründet die Rückweisung bezw. — wenn unterwegs — den Ausschluß von der Fahrt (arg. § 20 Abs. 2). Der Reisende ist demgemäß verpflichtet, die Fahrkarte während der ganzen Fahrt aufzubewahren und jederzeit dem Schaffner und dem mit der Zugrevision beauftragten Beamten vorzuzeigen (Zusatzbestimmung der Preuß. Staatsbahnen). Die durch Verschulden des Kassirers überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig vor Abgang eines Zuges erfolgte Eröffnung der Personenkasse verpflichtet aber die Eisenbahn zum Schadenersatze an diejenigen Personen, welche mitfahren wollten, aber ohne Karte nicht zugelassen wurden. (Oberst. Oesterr. Ger. vom 3. August 1876, Epstein S. 392, Roll S. 455.)

§ 21. Abs. 2. Satz 1 u. 2.

[71]) Abs. 2 des § 21 in Verbindung mit Abs. 3 enthält Bestimmungen über das Verfahren in Betreff solcher, welche ohne gültige Fahrkarte betroffen werden. Es ist unterschieden zwischen

I. solchen, die dies nicht melden (Satz 1 u. 2) und

II. solchen, die dies unaufgefordert melden (Satz 3).

I. Die sich nicht Meldenden haben nach Satz 1 und 2 für die ganze von ihnen zurückgelegte Strecke, und, wenn die Zugangsstation (sc. diejenige, auf welcher sie den Zug bestiegen) nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, — was den Reisenden obliegt —, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke als Konventionalstrafe das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu zahlen. Dieser Betrag ist — wie neu hinzugefügt ist — auch dann zu zahlen, wenn der Zug sich noch nicht in Bewegung gesetzt hat. Das Fahrgeld ist nicht noch besonders zu entrichten. Mehr darf nicht gefordert werden. Insbesondere ist eine Abrundung des Preises über das Doppelte hinaus unzulässig. Lediglich die Thatsache des Betroffenwerdens ohne gültige Fahrkarte, d. h. ganz ohne Fahrkarte oder mit einer nicht für die betreffende Person, Strecke, Zeit oder Klasse gültigen oder bereits benutzten, gefälschten Fahrkarte ꝛc. begründet die Strafe. Auch der Nachweis, daß die Fahrkarte gelöst, aber verloren gegangen sei (z. B. durch Vorlegung des entsprechenden Gepäckscheins), kann somit davon nicht befreien, da es auf dolus oder culpa hier nicht ankommt. Daher begründet strenggenommen auch das spätere Wiederfinden der z. Z. der Revision verlorenen Fahrkarte nicht eine Rückforderung des Strafbetrages, wiewohl derselben aus Billigkeitsrücksichten wohl allseitig stattgegeben werden wird (Kühlwetter S. 17 Anm. 3). Auch Schott S. 528 bezeichnet diese Verpflichtung als eine Strafverpflichtung, welche ohne Rücksicht darauf begründet sei, ob der Passagier niemals eine Fahrkarte gelöst oder aber die gelöste verloren oder die verlorene nach der Strafzahlung wiedergefunden habe. Dagegen sieht ein Erlaß des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 23. Februar 1883 II. b. T. 1049 darin nicht die Festsetzung einer Geldstrafe, sondern die Normirung erhöhter, im Mindestbetrage auf 6 Mark festgesetzter Fahrgelder für die mit einer gültigen Fahrkarte nicht versehenen Reisenden.

Vergl. Allg. Zus.-Best. z. § 21 Verk.-Ord. (S. 99.). Bes. Best. der Preuß. Staatsb. zu § 21 Verk.-Ord. (Kontrole der Fahrkarten). Fahr-

plan-Vorschriften f. d. Preuß. Staatsb. vom 1. Mai 1893. Absch. IX: Anweisung betreffend das Verfahren, welches den ohne gültige Fahrkarte im Zuge betroffenen Reisenden gegenüber zu beobachten ist.

Neben der Kontravention gegen § 21 Abs. 2 Verk.-Ord. kann aber auch noch der Thatbestand des Betrugs, der Urkundenfälschung und der Bestechung vorliegen und strafrechtliche Verfolgung eintreten:

a) Betrug (§§ 263, 264 d. R.-St.-G.-B.) liegt vor:

1. bei der Fahrt ohne Fahrkarte in der rechtswidrigen Absicht, ohne Entgelt befördert zu werden, s. Oppenhoff z. § 263 St.-G.-B. Nr. 68, Hahn 3. A. S. 357. Durch Nachlösung der Fahrkarten wird die bereits mit Beginn der Fahrt eingetretene Vermögensbeschädigung der Eisenbahn nicht aufgehoben (Reichsger. 14. Mai 1889, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 7 S. 124), und zwar gleichviel, ob der betreffende Passagier nur heimlich (ohne Meldung) mitfährt oder auf Befragen eine irrthumerregende oder unrichtige Antwort giebt (Stadtger. Frankfurt a. M. 17. Febr. 1878, E.-V.-Bl. 1878 S. 169, Reichsger. I. Straf.-Sen. 20. Juni 1881, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 64. A. M. de Jonge, „Retourbillet und kein Ende" S. 21, v. Bar, Gerichtssaal 1888, Westrum, Magazin f. d. Recht VII.)

2. bei bewußt rechtswidriger Benutzung einer nicht für den betr. Passagier bestimmten Fahrkarte (unübertragbaren Rückfahrkarte, Rundreise-, Zeit-Karte 2c.) Vergl. oben § 12 Verk.-Ord. Anm. 38 S. 76 ff, ferner Westrum, Jur. Wochenschrift 1886 Nr. 29, 30, E. von Stein, Oesterr. Centr.-Bl. 1886 Nr. 55, 56, — 1887 Nr. 86, Endemann, R. d. E. § 132 S. 676, de Jonge, Unübertragbarkeit der Retourbillets, Cöln 1887, Reichsger. 7. Febr. 1887, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 243, Landger. Düsseldorf 6. Novbr. 1886 eod. Bd. 5 S. 108, Ober-Landger. München 10. Febr. 1888 eod. Bd. 6 S. 364, Kammerger. Berlin 15. Dezbr. 1884 eod. Bd. 3 S. 429, Bd. 4 S. 21, Landger. München 17. Novbr. 1887 eod. Bd. 6 S. 90, Oesterr. Oberst. Ger.-H. vom 15. Dezbr. 1887 eod. Bd. 6 S. 106, A. M. v. Jhering, Jahrb. f. Dogmatik 2c., Bd. 23 S. 327 f., Meili, internat. Eisenbahnvertr. S. 41. Betrug kann durch Benutzung einer ungültigen Fahrkarte auch in Einverständniß mit dem Schaffner begangen werden, wenn die Verwaltung durch das Einsteigen in den Waggon und die dadurch bewirkte Unterdrückung der Thatsache, daß Thäter keine gültige Karte besitzt, getäuscht wird. (Reichsger. 13. März 1888, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 263.) Und zwar kann hierin vollendeter Betrug, nicht bloßer Betrugsversuch liegen, auch wenn späterhin das revidirende Fahrpersonal sich durch die Vorspiegelungen des Thäters nicht täuschen ließ (Reichsger. 8. Juli 1889 eod. Bd. 6 S. 215). Ueberhaupt schließt der Thatbestand der Bestechung des Schaffners den Thatbestand des Betrugs gegenüber der Eisenbahnverwaltung durch den ohne Karte die Eisenbahn benutzenden Passagier nicht aus. (Reichsger. 4. Juli 1889 eod. Bd. 7 S. 214.)

b) Urkundenfälschung (§§ 267, 268 d. R.-St.-G.-B.) liegt vor: bei der Fälschung einer Fahrkarte, soweit sie in rechtswidriger Absicht geschieht und von beweiserheblicher Bedeutung ist. Dahin gehört die Aenderung des Datums behufs Verlängerung der Gültigkeitsdauer (Reichsger. vom 21. März 1883, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 48), nicht aber, wenn

dies für die Gültigkeitsdauer ohne Bedeutung (Reichsger., 19. Sept. 1884 eod. Bd. 3 S. 394). Urkundenfälschung ist auch die fälschliche Aenderung des Fahrpreises (Ober-Land.-Ger. München 12. März 1886 eod. Bd. 5 S. 146, Reichsger. 11. Januar 1886 eod. Bd. 5 S. 352), der Reiseroute (Reichsger. 28. Juni 1886 eod. Bd. 5 S. 60). Ist die gefälschte Fahrkarte von einer Staatseisenbahnbehörde ausgestellt, so liegt Fälschung einer öffentlichen Urkunde vor (Reichsger. 21. März 1883 eod. Bd. 3 S. 48). Der Umstand, daß Schriften urkundlichen Inhalts mechanisch vervielfältigt werden, nimmt ihnen den Charakter von Urkunden nicht (Reichsger. 11. Dezbr. 1885 eod. Bd. 4 S. 385). Ein Versuch der Urkundenfälschung liegt aber in der bloßen Herstellung eines Probedruckes falscher Fahrkarten noch nicht (Reichsger. 17. Dezbr. 1885 eod. Bd. 4 S. 387).

c) Bestechung (§§ 332, 333 D.-R.-St.-G.-B.). Das Gesetz unterscheidet passive Bestechung (§ 332 l. c. Annahme, Forderung oder Sichversprechenlassen von Geschenken oder anderen Vortheilen für eine Handlung, die eine Verletzung einer Amts- oder Dienstpflicht enthält) und aktive Bestechung (§ 33 l. c. Anbieten von Geschenken rc. zu gleichem Zwecke). Vgl. über passive und aktive Bestechung, insbesondere in Rücksicht auf die Personenbeförderung der Eisenbahnen und den Fahrkartenverkehr: § 1 Abs. 2 Anm. 10 S. 37, 38.

§ 21. Abs. 2. Satz 3.

[72]) II. Die sich unaufgefordert Meldenden haben nach Satz 3 des Abs. 2 § 21, falls sie anzeigen, daß sie wegen Verspätung keine Fahrkarte haben lösen können, nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 Mark, — keinesfalls jedoch mehr, als den doppelten Fahrpreis (neu hinzugefügt) — zu zahlen.

Voraussetzungen sind hier also, daß:

1. die Meldung unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer gemacht wird. — Das bisherige Erforderniß (alt. Regl. § 14 Abs. 3 Satz 2), daß dies „gleich beim Einsteigen" geschehen muß, ist fortgefallen. Wohl aber hat die Meldung vor der Aufforderung, also freiwillig und aus eigener Initiative zu erfolgen.
2. die Nichtlösung der Fahrkarte wegen Verspätung erfolgte.
3. der gewöhnliche Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 Mark (in maximo der doppelte Fahrpreis) gezahlt wird.

Fehlt eine dieser Voraussetzungen, so tritt die Bestrafung nach Satz 1 und 2 dieses Absatzes ein.

Die Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. bestimmen hierzu noch Folgendes:

Ist ein Reisender eigenmächtig in eine höhere, als die auf seiner Fahrkarte bezeichnete Wagenklasse eingestiegen und meldet dies dem Schaffner beim ersten Erscheinen unaufgefordert, so ist ebenfalls neben dem Unterschied der Fahrpreise nur der Betrag von einer Mark, keinesfalls jedoch mehr als der doppelte Unterschied der Fahrpreise zu entrichten.

Der Zuschlag von 1 Mark kommt nicht zur Erhebung, wenn der im Besitze einer gültigen Fahrkarte befindliche Reisende vor dem Einsteigen

den Wunsch äußert, in einer höheren Wagenklasse befördert zu werden, aber wegen Zeitmangels einen Umtausch seiner Fahrkarte oder die Lösung einer Zuschlagkarte nicht mehr bewirken kann.

Reisende, welche mit einer ungültig gewordenen Rückfahrkarte in der Meinung, daß dieselbe noch gültig sei, den Zug besteigen, sind auf der Zugangsstation, sofern die Zeit zur Neulösung einer Fahrkarte nicht mehr ausreicht, aus dem Zuge nicht zu weisen, wenn sich dieselben auf vorherige Aufforderung bereit erklären, den Betrag für eine Zusatzkarte mit 1 Mark zu zahlen und auf einer Unterwegsstation die erforderlichen Fahrkarten nachlösen.

Hat auf einer Anschlußstation wegen Verspätung des benutzten Zuges eine Fahrkarte zur Weiterfahrt nicht rechtzeitig gelöst werden können, und wird dies sofort bei dem ersten Erscheinen des Schaffners unaufgefordert demselben gemeldet, so wird der Zuschlag von 1 Mark nicht erhoben.

Reisende, welche auf Rückfahrkarten bei der Rückreise über diejenige Station oder Haltestelle, auf welcher die Rückfahrkarte gelöst ist, hinausfahren müssen, weil der Zug auf der ursprünglichen Abgangsstation nicht anhält, haben nur eine einfache Fahrkarte derselben Zuggattung für diejenige Strecke, welche ohne Fahrkarte zurückgelegt worden ist, nicht aber auch eine Zusatzkarte zu lösen.

Dieses Verfahren hat jedoch nur dann Platz zu greifen, wenn der Reisende dem Schaffner unaufgefordert entsprechende Mittheilung macht.

Auf kleineren Stationen, auf welchen der diensthuende Beamte den Fahrkartenverkauf zu besorgen hat und nach Schluß des Schalters den Zug abfertigen muß, kann der Fall eintreten, daß Reisende hinlänglich früh kommen, um, wenn der Schalter offen wäre, noch eine Fahrkarte lösen und einsteigen zu können.

In solchen Fällen hat der den Zug abfertigende Beamte den Zugführer zu beauftragen, den betreffenden Reisenden ohne Lösung der Zusatzkarte von 1 Mark zur Mitfahrt in den Zug aufzunehmen. Der Zugführer hat auf der nächsten geeigneten Station die Nachlösung der erforderlichen Fahrkarte zu veranlassen.

Hinsichtlich der Nachlösung der Fahrkarten und Verabfolgung der Zusatzkarten zu 6 Mark und 1 Mark ist folgendes Verfahren zu beobachten:

Sobald der Schaffner dem Zugführer meldet, daß ein Reisender sich nicht im Besitz einer Fahrkarte oder im Besitz einer ungültigen Fahrkarte befindet, ist der Reisende in allen Fällen auf der nächsten zur Nachlösung der Fahrkarten geeigneten Station, spätestens jedoch auf der Zielstation der Reise in unauffälliger Weise dem diensthabenden Stationsbeamten zur Nachlösung der Fahrkarten zuzuführen. Letzterer hat bei der Fahrkartenausgabestelle die Nachlösung der erforderlichen Fahrkarten bezw. Zusatzkarten für die rückliegende Strecke zu veranlassen.

Ferner die bes. Best. der Preuß. Staatsb. z. § 21 Verk.-Ord.:

1. Der Reisende ist verpflichtet, außer der Fahrkarte auch die etwaige Platzkarte — vergl. Besondere Bestimmung zu §. 17 Anm. 53. S. 88 — während der Fahrt aufzubewahren und auf Verlangen jedem im Bahn-

zuge dienstthuenden Eisenbahnbeamten, der als solcher durch Dienstabzeichen kenntlich ist, oder sich sonst ausweist, vorzuzeigen.

2. Bei den in den Fahrplänen mit dem Buchstaben D (Durchgangszug) besonders bezeichneten Zügen (Besondere Bestimmung zu § 17) ist außer dem Betrage für eine Platzkarte noch ein Zuschlag von 1 Mark von demjenigen Reisenden zu zahlen, welcher einen numerirten Platz einnimmt, ohne im Besitze einer Platzkarte zu sein und dies nicht beim nächsten Erscheinen des Schaffners oder Zugführers meldet.

3. Die Fahrkarten werden von den Bahnbediensteten je nach den bestehenden Einrichtungen vor oder nach Beendigung der Fahrt abgenommen.

§ 21. Abs. 2. Satz 4. [73]) Die Bestimmung des Abs. 2 S. 4, daß den Reisenden eine Zuschlagskarte oder sonstige Bescheinigung in allen Fällen zu verabfolgen ist, ist neu hinzugefügt. Sie gilt für alle Fälle der Nachzahlung, also sowohl bei Nichtmeldung (Abs. 2 S. 1 u. 2), wie bei erfolgter unaufgeforderter Meldung (Abs. 2 S. 3).

§ 21. Abs. 3. [74]) Abs. 3 endlich verordnet, daß — in beiden im Abs. 2 bezeichneten Fällen — der Reisende bei Weigerung sofortiger Zahlung (sc. des Fahrgeldes nebst Strafe bezw. Zuschlag) ausgesetzt werden kann — selbstredend nicht auf freier Strecke, sondern auf irgend einer Station oder Haltestelle (s. Erl. d. Preuß. H.-M. v. 8. Juni 1874 II. 11364). Die Aussetzung entbindet den Reisenden von der Zahlung des Fahrgeldes bezw. der verwirkten Strafbeträge nicht.

§ 22.

Verhalten während der Fahrt.

(1) Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen beugen oder gegen die Thür anlehnen.[75]) Auch ist der Aufenthalt auf den etwa an den Wagen befindlichen Plattformen nicht gestattet.[76])

(2) Die Fenster dürfen nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen auf beiden Seiten des Wagens gleichzeitig geöffnet sein. Im Übrigen entscheidet, soweit die Reisenden sich über das Öffnen und Schließen der Fenster nicht verständigen, der Schaffner.[77])

(3) Es ist untersagt, Gegenstände, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden können, aus dem Wagen zu werfen.[78])

§ 22. Abs. 1. Satz 1. [75]) § 22 enthält in Ausführung und Ergänzung der §§ 61, 62 Betr.-Ord. bezw. §§ 41, 45 Nebenbahn-Ord. eine Reihe von Sicherheits-Bestimmungen über das Verhalten der Reisenden während der Fahrt. Die Bestimmungen finden also nur Anwendung, wenn der Zug in Bewegung ist, nicht, während derselbe steht.

An die Nichtbeachtung dieser Vorschriften knüpft zwar § 22 kein heim-

deres Präjudiz, es kann aber bei etwaiger Renitenz der Ausschluß von der Fahrt gemäß § 20 Verk.-Ord. und überdies als Verstoß gegen § 53 Betr.-Ord. bezw. § 43 Nebenb.-Ord. die Strafe des § 61 resp. § 45 eintreten. Auch kann eine derartige Kontravention den Einwand des eigenen Verschuldens im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 begründen (s. **Eger**, **Kom.** zum Reichshaftpflichtgesetz 3. Aufl. S. 139 f.).

[76]) Das Verbot des Aufenthalts auf den etwa an den Wagen befindlichen Plattformen ist neu aufgenommen. Dagegen ist das — auch an sich schwer durchzuführende — Verbot des Tretens auf die Sitze (alt. Regl. § 19 Abs. 1) im Hinblick auf die Bestimmung des § 23 über Beschädigung und Verunreinigung der Wagen in Wegfall gebracht worden. (Erl. d. R.-E.-B.-A. 2/12. 1892 Nr. 11345.) § 22. Abs. 1. Satz 2.

[77]) An die Stelle der bisherigen Bestimmung über Oeffnen und Schließen der Fenster (alt. Regl. § 19 Abs. 2), welche sich nicht als zweckmäßig erwiesen hat, ist durch § 22 Abs. 2 der Grundsatz getreten, daß sich prinzipaliter die Reisenden hierüber zu verständigen haben und eventuell der Schaffner entscheidet (Satz 2). Ausgenommen hiervon ist jedoch das Verbot des Satzes 1, wonach nur mit Zustimmung aller in derselben Abtheilung mitreisenden Personen die Fenster auf beiden Seiten des Wagens gleichzeitig geöffnet sein dürfen. Sind hierüber die Mitreisenden nicht einig, so muß auf der einen — vom Schaffner event. zu bestimmenden Seite — die Schließung unter allen Umständen erfolgen. Der Schaffner darf also in diesem Falle nicht die Oeffnung auf beiden Seiten anordnen, sondern nur fakultativ auf der einen, wohl aber kann er die Schließung auf beiden Seiten bestimmen. § 22. Abs. 2.

[78]) Das Verbot, Gegenstände, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden können, während der Fahrt (s. Anm. 75) aus dem Wagen zu werfen, ist neu aufgenommen und wiederholt die gleichlautende Bestimmung des § 61 Abs. 2 Betr.-Ord., § 44 Abs. 3 Nebenb.-Ord. § 22. Abs. 3.

§ 23.

Beschädigung der Wagen.

Der durch Beschädigung oder Verunreinigung der Wagen oder ihrer Ausrüstung verursachte Schaden ist zu ersetzen. Die Eisenbahn ist berechtigt, sofortige Zahlung oder Sicherstellung zu verlangen. Die Entschädigung erfolgt, soweit hierfür ein Tarif besteht, nach Maßgabe desselben. Der Tarif ist auf Verlangen vorzuzeigen.[79])

(1) Für das Zertrümmern von Fensterscheiben werden, soweit nicht für Wagen besonderer Bauart höhere Sätze festgesetzt sind, für I. und II. Klasse 3 Mark, für III. und IV. Klasse 2 Mark für jedes Fenster erhoben.

(2) Für die Verunreinigung eines Wagens wird 1 Mark erhoben.

(3) Für Beschädigungen anderer Art sind die Ersatzkosten auf Grund vorgenommener Abschätzung oder nach Massgabe des von jeder Verwaltung festgestellten besonderen Tarifs zu leisten.

(4) Bei vorsätzlicher Beschädigung tritt ausserdem gerichtliche Verfolgung ein.

§ 23. [79]) § 23 behandelt die Ersatzpflicht der Reisenden für den durch Beschädigung oder Verunreinigung der Wagen oder ihrer Ausrüstung verursachten Schaden. (Vgl. hierzu § 60 Betr.-Ord., § 44 Abs. 7 Bahn-Ord., betr. das Verbot der Beschädigung der Eisenbahn-Betriebsmittel nebst Zubehör). Diese Normen des § 23 sind jedoch nicht vollständig und bedürfen der Ergänzung durch Bestimmungen der einzelnen Bahnverwaltungen (Eingangs-Best. Abs. 2). Denn es ist zwar allgemein die Pflicht des Reisenden zum Ersatz des Schadens aus der Beschädigung 2c. der Wagen 2c. ausgesprochen, sowie das Recht der Eisenbahn, sofortige Zahlung oder Sicherstellung zu verlangen. Soweit aber für die Ersatzleistungen ein Tarif nicht besteht — was bei der großen Verschiedenheit in der Art und im Umfange der Beschädigungen wohl zumeist der Fall sein wird — fehlt eine Bestimmung darüber, wem die Feststellung des Schadensbetrages zusteht. Ebenso wenig ist bestimmt, wem die Feststellung der Beschädigung, des Schuldigen sowie die Einziehung des Betrages bezw. der Kaution obliegt. Aber auch wenn hierüber von den Bahnverwaltungen Bestimmungen getroffen sind, z. B. derartig, daß das Dienstpersonal (Schaffner, Zugführer, Stationsvorsteher) den Schaden, den Schuldigen sowie den Ersatzbetrag selbstständig festzustellen und letzteren oder Sicherstellung sofort einzuziehen habe, würde es doch mit allgemeinen Rechtsregeln nicht vereinbar sein, diese einseitigen Feststellungen der Bahnorgane als endgültige zu betrachten. Vielmehr muß dem Herangezogenen sowohl über die Feststellung des Schadens und der Schuldfrage, wie des Ersatzbetrages durch das Bahnpersonal die Beschwerde bei der vorgesetzten Behörde und event. der Rechtsweg vorbehalten bleiben (Schott, S. 528). Es ist daher anzunehmen, daß der Eisenbahn ein gewisses Pfändungs- bezw. Retentionsrecht, die Befugniß vorläufiger Feststellung und Einziehung des Schadens und vorbehaltlich definitiver Feststellung im Rechtswege zustehen soll.

Vgl. hierzu Allg. Zus.-Best. zu § 23 S. 105.

Ferner Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. v. 27/2. 1892 betr. Beschädigung der Aushänge in den Personenwagen (E.-V.-Bl. 1892 S. 49).

§ 24.

Verfahren auf Zwischenstationen. Anhalten auf freier Bahn.

(1) Bei Ankunft auf einer Station ist der Name derselben, die Dauer des Aufenthaltes sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel auszurufen. Sobald der Zug stillsteht, haben die Bahnbediensteten nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen

Wagen zu öffnen, in welchen Reisende mit Fahrkarten für diese Station sich befinden. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.[80])

(2) Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne ihn zu belegen, geht seines Anspruches auf diesen Platz verlustig.[81])

(3) Wird ausnahmsweise außerhalb einer Station längere Zeit angehalten, so ist den Reisenden das Aussteigen nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugführers gestattet. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngleise entfernen, auch auf das erste mit der Dampfpfeife oder auf andere Weise gegebene Zeichen ihre Plätze wieder einnehmen.[82])

(4) Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruchs auf die Mitreise verlustig.[83])

Jeder Reisende hat selbst dafür zu sorgen, dass er auf den Wagenwechselstationen und auf Stationen, auf welchen Züge nach verschiedenen Richtungen halten, in den richtigen Zug gelange, sowie dass er am Ziele seiner Reise den Wagen verlasse.

[80]) § 24 Abs. 1 bestimmt die Pflichten, welche dem Bahnpersonal bei Ankunft auf einer Station obliegen: Der Name derselben, die Aufenthaltsdauer sowie der etwaige Wagenwechsel sind auszurufen (obligatorisch: Verf. der R.-E.-A. v. 18. Dezbr. 1874 R.-C.-Bl. 1875 S. 45, vgl. Erl. d. Preuß. Min. der öffentl. Arb. v. 2. Aug. 1879 E.-V.-Bl. S. 142, 18. Aug. 1881 II./IV. 5173 und 16. Aug. 1889 eod. S. 251). Der Name der Station muß am Stationsgebäude oder an anderer geeigneter Stelle in einer für die Reisenden in die Augen fallenden Weise angebracht sein. (Betr.-Ord. § 20 Abs. 1.) „Auch sind auf frequenteren Stationen und namentlich auf den Schnellzugs- und den Knotenstationen zu beiden Seiten des Empfangsgebäudes und in angemessener Entfernung von demselben Tafeln mit dem Stationsnamen (Preuß. Erl. v. 25. Januar 1870, II 20520) anzubringen."

§ 24. Abs. 1.

Ferner sind bei Stillstehen des Zuges nach der Aussteigeseite die Thüren derjenigen Wagen, in welchen Reisende mit Fahrkarten für diese Station sich sich befinden, zu öffnen, die übrigen nur auf Verlangen. Schäden, welche Passagiere durch Nichtbeobachtung dieser Vorschriften erleiden, können im Rechts- und im Aufsichtswege geltend gemacht werden. Insbesondere erscheint, wenn der Reise dadurch genöthigt wurde, über die Bestimmungsstation ohne eigenes Verschulden hinauszufahren, der Anspruch auf unentgeltliche Rückbeförderung nach dieser sowie auf Ersatz sonstiger Schäden gerechtfertigt (vgl. Epstein S. 11, Waruschon-Jarociewicz S. 9, 10). Zur Verhütung von

Unfällen bei dem Aussteigen aus den Personenwagen außerhalb des Perrons ist darauf zu halten, daß seitens der Schaffner beim Oeffnen der Wagenthüren zu besonderer Vorsicht aufgefordert und nöthigenfalls beim Absteigen in zuvorkommender Weise Hülfe geleistet werde. (Preuß. Erl. v. 17. Oktober, 1881, E.-V.-Bl. S. 313.) Im Uebrigen hat jeder Reisende selbst dafür zu sorgen, daß er auf den Wagenwechsel-Stationen und auf solchen Stationen, in welchen Züge nach verschiedenen Richtungen halten, in den richtigen Zug gelange, sowie daß er am Ziel seiner Reise den Wagen verlasse. (Allg. Zus.-Best. z. § 24 Verk.-Ord. f. S. 107).

§ 24. Abs. 2. [81]) Abs. 2 bestimmt, daß, wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, seines Anspruches auf diesen Platz verlustig geht, mithin sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen muß. Daraus folgt, daß es dem Reisenden auch auf Zwischenstationen bei zeitweiligem Verlassen seines Platzes gestattet ist, denselben zu belegen und er hierdurch den Anspruch auf diesen belegten Platz behält, wie dies in Betreff der Zugangsstation beim Einsteigen bereits durch § 17 Abs. 1, Satz 2 gestattet ist (s. Anm. 54).

§ 24. Abs. 3. [82]) Abs. 3 u. 4 enthalten Verhaltungsvorschriften für die Reisenden im Falle außergewöhnlichen Anhaltens auf freier Bahn. Nach Abs. 3 ist ihnen ein Aussteigen nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugführers gestattet (vgl. über die dabei zu treffenden Vorsichtsmaßregeln: Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 17. Oktober 1881, E.-V.-Bl. S. 313 und die Dienstanweisung für die im Preuß. Staatseisenbahndienst beschäftigten Zugführer vom 1. April 1884 § 14 i. f.); sie müssen sich dann sofort vom Bahngeleise entfernen und auf das erste mit der Dampfpfeife oder auf andere Weise gegebene Zeichen ihre Plätze wieder einnehmen.

§ 24. Abs. 4. [83]) Abs. 4 erklärt denjenigen, der beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht eingestiegen ist, des Anspruches auf die Mitreise verlustig. Indeß ist trotz der apodiktischen Fassung wohl anzunehmen, daß es dem Ermessen der kompetenten Bahnorgane anheimgestellt ist, den Reisenden auch nachträglich noch zur Mitfahrt zuzulassen. Anderenfalls liegt der Bahn jedenfalls die Obhut für das Reise- und Handgepäck des zurückbleibenden Reisenden, für welches im Uebrigen § 20 Abs. 3 analog zur Anwendung zu bringen sein wird, weiter ob.

§ 25.

Freiwillige Unterbrechung der Fahrt.

(1) Den Reisenden ist, unbeschadet etwaiger weitergehender, von der Eisenbahn bewilligter Vergünstigungen, gestattet, die Fahrt einmal, bei Rückfahrkarten auf dem Hin- und Rückwege je einmal zu unterbrechen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge weiter zu reisen. Solche Reisende haben auf der Zwischenstation sofort nach dem Ver-

lassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihre Fahrkarte vorzulegen und dieselbe mit dem Vermerke der Gültigkeit versehen zu lassen. Falls der Zug, welchen sie zur Weiterfahrt benutzen wollen, höher tarifirt ist, als derjenige, für welchen sie eine Fahrkarte gelöst haben, so ist eine den Preisunterschied mindestens deckende Zuschlagskarte zu lösen.[84])

(2) Eine Verlängerung der für die Rückfahrten, Rundreisen und dergleichen festgesetzten Frist wird durch die Unterbrechung der Fahrt nicht herbeigeführt. Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde kann die Unterbrechung der Fahrt von besonderen, in die Tarife aufzunehmenden Bedingungen abhängig gemacht oder für gewisse Fahrkarten ganz ausgeschlossen werden.[85])

1. Bei Benutzung von Fahrscheinheften hat der Reisende das Recht, aut der Endstation jedes Fahrscheins, sowie auf den in den Fahrscheinen besonders namhaft gemachten Aufenthaltsstationen die Fahrt zu unterbrechen, ohne dass es eines Vermerks seitens des Stationsvorstandes bedarf. Ausserdem steht es dem Reisenden frei, sich auf allen übrigen, in dem Fahrschein nicht genannten Stationen aufzuhalten; in letzterem Falle ist jedoch das Fahrscheinheft sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorstand zur Vormerkung vorzuweisen.
2. Bei Benutzung von Rückfahrkarten und Fahrscheinheften kann die Reise innerhalb der Gültigkeitsdauer der Fahrkarte auf beliebige Zeit unterbrochen und braucht nicht schon am nächstfolgenden Tage fortgesetzt zu werden.
3. Nach einer Fahrtunterbrechung kann die Weiterreise innerhalb der vorstehend angegebenen Fristen auch von einer anderen, der Zielstation näher gelegenen Station desselben Bahnweges aus fortgesetzt werden.
4. Wird die vorgeschriebene Bescheinigung der Fahrtunterbrechung nicht eingeholt, so werden die Fahrkarten ungültig, und zwar einfache und Rückfahrkarten, auf welche die Unterbrechung auf der Rückreise stattgefunden, vollständig, und Rückfahrkarten, auf welche die Unterbrechung auf der Hinreise stattgefunden, für den Rest der Hinfahrt, nicht aber auch für die Rückfahrt; Rundreisekarten und Fahrscheine bis zur nächsten vorgedruckten Aufenthaltsstation.

§ 25. Abs. 1. [84]) Abs. 1 des § 25 gewährt dem Reisenden das wichtige Recht, die Fahrt einmal, bei Rückfahrkarten auf dem Hin- und Rückwege je einmal (also zweimal) zu unterbrechen d. h. auf einer Zwischenstation auszusteigen, um — ohne Lösung einer neuen Fahrkarte — mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge weiter zu reisen.

Dieses Recht ist von folgenden 3 Voraussetzungen abhängig:

1. Der Reisende muß auf der Zwischenstation sofort nach Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher seine Fahrkarte vorlegen und dieselbe mit dem Vermerke der Gültigkeit versehen lassen.
2. Er muß mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge — nicht später — weiterreisen.
3. Er muß, — falls der Zug, welchen er zur Weiterfahrt benutzen will, höher tarifirt ist, — eine den Preisunterschied mindestens deckende Zuschlagkarte lösen.

Das Recht findet an sich auf alle Arten von Fahrkarten (einfache, Rückfahr-, Rundreise- 2c Karten) Anwendung. Nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde kann dasselbe eingeschränkt werden (s. § 25 Abs. 2 Satz 2 Anm. 85). Es darf aber nur ausgeübt werden, wenn die vorstehenden Voraussetzungen erfüllt werden. Der Reisende geht also seines Rechtes verlustig, wenn er die Vorschrift, sofort die Fahrkarte dem Stationsvorsteher vorzulegen und dieselbe mit dem Vermerke der Gültigkeit versehen zu lassen, nicht beobachtet, — es müßte denn sein, daß der Stationsvorsteher bezw. sein Vertreter nicht aufzufinden ist oder ohne Grund den Vermerk verweigert oder sonst ein triftiger Grund für die Zögerung dem Reisenden zur Seite steht, — ebenso wenn er erst mit einem späteren Zuge weiterreist oder den Preisunterschied des höher tarifirten Zuges nicht deckt.

Die Eisenbahn kann aber den Reisenden weitergehende Vergünstigungen bewilligen. In diesem Sinne bestimmen die Allgem. Zusatzbestimm. z. § 23:

1. Bei Benutzung von Fahrscheinheften hat der Reisende das Recht, auf der Endstation jedes Fahrscheins, sowie auf den in den Fahrscheinen besonders nahmhaft gemachten Aufenthaltsstationen die Fahrt zu unterbrechen, ohne daß es eines Vermerks seitens des Stationsvorstandes bedarf. Außerdem steht es dem Reisenden frei, sich auf allen übrigen, in dem Fahrschein nicht genannten Stationen aufzuhalten; in letzterem Falle ist jedoch das Fahrscheinheft sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorstand zur Vormerkung vorzuweisen.
2. Bei Benutzung von Rückfahrkarten und Fahrscheinheften kann die Reise innerhalb der Gültigkeitsdauer der Fahrkarte auf beliebige Zeit unterbrochen und braucht nicht schon am nächstfolgenden Tage fortgesetzt zu werden.
3. Nach einer Fahrunterbrechung kann die Weiterreise innerhalb der vorstehend angegebenen Fristen auch von einer anderen, der Zielstation näher gelegenen Station desselben Bahnweges aus fortgesetzt werden.

4. Wird die vorgeschriebene Bescheinigung der Fahrunterbrechung nicht eingeholt, so werden die Fahrkarten ungültig, und zwar einfache und Rückfahrkarten, auf welche die Unterbrechung auf der Rückreise stattgefunden, vollständig, und Rückfahrkarten, auf welche die Unterbrechung auf der Hinreise stattgefunden, für den Rest der Hinfahrt, nicht aber auch für die Rückfahrt; Rundreisekarten und Fahrscheine bis zur nächsten vorgedruckten Aufenthaltsstation.

Hierzu treten noch die bes. Best. der Preuß. Staatsb.:

1. Nach Ablauf des letzten Tages der Gültigkeitsdauer ist die Unterbrechung der Fahrt nicht mehr gestattet.
2. Bei freiwilliger Unterbrechung der Fahrt verliert die Platzkarte — vergl. besondere Bestimmungen zu § 17 Anm. 53 S. 88 — ihre Gültigkeit.

Ferner die Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. Abschn. VII. Z. 11:

Die Bescheinigung der Fahrtunterbrechung erfolgt durch den diensthabenden Stationsbeamten derart, daß auf der Rückseite der ihm von dem Reisenden vorgelegten Fahrkarte (bei Fahrkarten in Buchform auf der Rückseite des betreffenden Abschnitts) handschriftlich der Vermerk:

„Fahrtunterbrechung in (Stationsname)."

angebracht und unter denselben das Datum in Buchform, sowie Name und Amtscharakter des Ausstellers gesetzt wird.

Als Fahrtunterbrechung wird nicht gerechnet, wenn auf einer Unterwegsstation bis zur Abfahrt des nächsten Anschlußzuges ein mehrstündiger Aufenthalt oder eine Übernachtung nothwendig ist, ebensowenig gilt das Warten auf denjenigen Zug, mit welchem das Reiseziel früher erreicht werden kann, als bei Benutzung eines vorherabgehenden Zuges, als Fahrtunterbrechung.

[85]) Abs. 2 des § 25 verwahrt im ersten Satze die Eisenbahn gegen die Annahme, daß die durch Abs. 1 zugelassene Unterbrechung eine Verlängerung der für Rückfahrten und Rundreisen zc. festgesetzten Frist herbeiführe. Die Annahme Kühlwetter's (S. 13), es sei hier hinzuzudenken: „sofern Fahrtunterbrechungen bei Retour- oder Rundreisebillets überhaupt zulässig sind", erscheint nach dem zu Abs. 1 Bemerkten nicht zutreffend. Der zweite Satz ist neu aufgenommen, er gewährt der Eisenbahn das Recht, sowohl die den Reisenden gemäß Abs. 1 zustehende Befugniß zur Fahrtunterbrechung von besonderen, in die Tarife aufzunehmenden Bedingungen abhängig zu machen, wie auch, für gewisse Fahrkarten ganz auszuschließen. Beides darf jedoch nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde geschehen. Eine allgemeine Aufhebung des Rechts zur Fahrtunterbrechung ist hiernach überhaupt nicht gestattet, auch nicht mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Die Beschränkung kann sich vielmehr nur auf die Erstellung besonderer Bedingungen oder auf gewisse Fahrkarten beziehen. So ist z. B. die Befugniß zur Unterbrechung der Fahrt für den Lokalverkehr der Berliner Stadt- und Ringbahn ausgeschlossen. (Erl. an d. K. E.-D. Berlin vom 25. November 1881 II b T 7369.)

§ 25. Abs. 2.

Vgl. Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 15. Juni 1893, betr. die Ueberwachung des Verkehrs mit Rückfahrkarten (E.-V.-Bl. S. 208).

§ 26.

Verspätung der Züge. Betriebsstörungen.

(1) Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründet keinen Anspruch gegen die Eisenbahn.[86])

(2) Wird in Folge einer Zugverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden, sofern er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hin- und Rückreise in der auf der Hinreise benutzten Wagenklasse zu erstatten.[87])

(3) Dieser Anspruch ist bei Vermeidung des Verlustes vom Reisenden unter Vorlegung einer Fahrkarte sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher, sowie nach Rückkehr zur Abgangsstation dem Vorsteher der letzteren anzumelden. Über diese Meldungen haben beide Stationsvorsteher Bescheinigung zu ertheilen.[88])

(4) Bei gänzlichem oder teilweisem Ausfall einer Fahrt sind die Reisenden berechtigt, entweder das Fahrgeld für die nicht durchfahrene Strecke zurückzufordern oder die Beförderung mit dem nächsten, auf der gleichen oder auf einer um nicht mehr als ein Viertheil weiteren Strecke derselben Bahnen nach dem Bestimmungsorte führenden Zuge ohne Preiszuschlag zu verlangen, sofern dies ohne Überlastung des Zuges und nach den Betriebseinrichtungen möglich ist und der Zug auf der betreffenden Unterwegsstation fahrplanmäßig hält.[89])

(5) Wenn Naturereignisse oder andere Umstände die Fahrt auf einer Strecke der Bahn verhindern, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten thunlichst gesorgt werden. Die hierdurch entstandenen Kosten sind der Eisenbahn abzüglich des Fahrgeldes für die nicht durchfahrene Eisenbahnstrecke zu erstatten[90]).

(6) Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen[91]).

1. (1) Wird in Folge einer Zugverspätung der fahrplanmässige Anschluss versäumt, so ist den mit direkten Fahrtausweisen versehenen Reisenden, die nicht zur Abgangsstation zurückkehren wollen, gestattet, die Reise von der Anschlussstation

auf einer anderen nach demselben Bestimmungsorte führenden deutschen Bahnstrecke ohne Rücksicht auf deren Länge auf Grund der zuerst gelösten direkten Fahrkarte fortzusetzen, sofern hierdurch die Ankunft am Bestimmungsorte beschleunigt werden kann; die Verspätung ist von dem Vorsteher der Anschlussstation auf der Fahrkarte zu bescheinigen und die letztere mit dem Vermerk der Gültigkeit für die andere Strecke zu versehen.

(2) Eine Zuzahlung ist von dem Reisenden nicht zu leisten, auch dann nicht, wenn die Beförderung auf der Hülfsstrecke in einem Zuge mit höheren Fahrpreisen (Schnellzug) bezw. in einer höheren Wagenklasse deshalb erfolgen muss, weil der zu benutzende Zug der Hülfsstrecke die Wagenklasse nicht führt, auf welche die betreffenden Fahrkarten lauten. Militärfahrkarten werden in diesem Falle als Fahrkarten III. Klasse angesehen und können für die II. Wagenklasse bezw. einen Zug mit höheren Fahrpreisen umgeschrieben werden. (S. auch Ziffer 3.)

2. Diese Bestimmungen gelten auch dann, wenn bei einer Anschlussversäumniss die günstigere Gelegenheit zur Weiterreise sich nicht auf einer Hülfsstrecke, sondern auf dem Wege der direkten Fahrkarte mit einem Zuge bietet, für welchen tarifmässig höhere Preise gelten oder welcher eine beschränktere Zahl von Wagenklassen führt. Nach Überholung desjenigen Zuges, an welchen der Anschluss versäumt war, gehen die betreffenden Reisenden auf den letzteren Zug über.

3. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die unter Absatz 4 des § 26 gehörigen Fälle und finden im Uebrigen auch auf solche mit einem verspäteten Zuge eintreffende Reisende Anwendung, welche mit durchgehenden Fahrkarten nicht versehen, sondern auf der Anschlussstation zur Weiterreise nach ihrem eigentlichen Reiseziel neue Karten zu lösen genöthigt sind.

4. Die hülfsweise Benutzung von Luxuszügen (s. § 17 Absatz 1) in Fällen vorstehender Art (Ziffer 1—3) ist ausgeschlossen.

5. Wenn in Folge von Anschlussversäumniss etc. die Fahrt über eine Hülfslinie ausgeführt werden soll, wird das Ge-

päck der Reisenden auf Wunsch derselben über diese oder über den ursprünglichen Bahnweg weiter befördert.

§ 26. Abs. 1. [86]) § 26 regelt die Verpflichtungen der Bahn bei Verspätung der Züge, bei Verhinderung der Fahrt durch Naturereignisse oder andere Umstände und bei Betriebsstörungen.

Abs. 1 stellt das Prinzip auf, daß verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge (und zwar ausnahmslos aller Züge) keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung begründen — abgesehen von der in Abs. 2 und 3 des § 26 bezeichneten Ausnahme. Diese durch die Verk.-Ord. vereinbarte Befreiung von der Haft für Verspätung ist zwar statthaft, auch im Gebiete des Preuß. Rechts, da sich § 25 des Ges. v. 3. Novbr. 1838 bezw. d. Ges. v. 3. Mai 1869 nur auf dammum corpore corpori datum, nicht auf Verspätung bezieht (s. S. 62). Indeß darf sich die Eisenbahn auf Abs. 1 nicht berufen, wenn die Verspätung durch ihren oder ihrer Leute dolus herbeigeführt ist, weil nach allgem. Rechtsregeln ein pactum, ne dolus praestetur ohne rechtliche Wirkung ist. Auch legen die Eisenbahnaufsichtsbehörden den Eisenbahnen zumeist die Pflicht nahe, wenn irgend thunlich, für die Ausgleichung der Folgen des verfehlten Anschlusses durch Ablassung eines besonderen Zuges oder durch Zulassung der Reise auf einer anderen Route oder auf Güterzügen Sorge zu tragen (s. Abs. 2).

§ 26. Abs. 2 u. 3. [87]) Abs. 2 u 3 konstituiren eine Ausnahme von dem in Abs. 1 ausgesprochenen Grundsatze. Der Unterschied, welchen hierbei das alte Reglement (§ 21 Abs. 3) zwischen Verspätung durch höhere Gewalt oder ohne höhere Gewalt machte, ist fortgefallen. Vielmehr wird in allen Fällen der Zugverspätung — es sei denn, daß sie durch eigenes Verschulden des betr. Reisenden herbeigeführt ist — ein auf ein bestimmtes Maß beschränkter Schadensanspruch zugelassen, wenn folgende vier Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Durch die Verspätung eines Zuges muß der Anschluß an einen anderen Zug versäumt sein;
2. berechtigt ist nur der mit durchgehender Fahrkarte versehene Reisende;
3. derselbe muß mit dem nächsten zurückfahrenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt sein;
4. er hat seinen Anspruch unter Vorlegung seiner Fahrkarte sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher, sowie nach Rückkehr zur Abgangsstation dem Vorsteher der letzteren anzumelden.

Sind diese vier Voraussetzungen sämmtlich erfüllt, so wird der bezahlte Preis für die Hinreise, sowie der Preis für die Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse erstattet. Ein weitergehender Ersatz wird auch in diesem Falle nicht geleistet. Um den Reisenden in den Stand zu setzen, die Nachweise ad 3 und 4 zu erbringen, bestimmt Abs. 3 Satz 2, daß die Stationsvorsteher der Ankunfts- und Abgangsstation die entsprechenden Bescheinigungen zu ertheilen haben.

Für diejenigen Reisenden, welche mit direkten Fahrtausweisen versehen sind und nicht zur Abgangsstation zurückkehren wollen, gewähren die Allg. Zus.-Best. z. § 26 Ziff. 1, 2 u. 5 (S. 112 ff.) die dort vor-

gesehenen Vergünstigungen. Dieselben sind durch Ziff. 3 (S. 113) a. a. O. aber auch auf diejenigen mit einem verspäteten Zuge eintreffenden Reisenden ausgedehnt, welche mit durchgehenden Fahrkarten nicht versehen, sondern auf der Anschlußstation zur Weiterreise nach ihrem eigentlichen Reiseziele neue Karten zu lösen genöthigt sind.

Die besond. Best. der Preuß. Staatsb. fügen noch hinzu: „Fahrkarten IV. Klasse können in den Fällen der Zusatzbestimmungen 1—3 zu § 26 (Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs) ohne den tarifmäßigen Zuschlag (Besondere Bestimmungen zu § 14) für die II. oder I. Wagenklasse nicht benutzt werden. Bei einer Anschlußversäumniß kann nach dem pflichtgemäßen Ermessen des Stationsvorstehers die Weiterbeförderung der Reisenden auf kurzen Strecken auch mit einem Güterzuge unter Einstellung von Personenwagen oder, wenn derartige Wagen nicht zur Stelle sind, im Packwagen oder in einem geeigneten Güterwagen erfolgen. In diesen Fällen wird nur der gewöhnliche Personenzug-Fahrpreis und zwar bei der Beförderung in einem Personenwagen das Fahrgeld der betreffenden Wagenklasse und bei der Beförderung im Packwagen oder im Dienstraum des Packmeisters oder in einem Güterwagen das Fahrgeld IV. Wagenklasse erhoben, sofern die Reisenden sich nicht schon im Besitze gültiger Fahrkarten für die betreffende Strecke befinden. Ist dies der Fall, so erfolgt die Beförderung auf Grund dieser Fahrkarten ohne Zuzahlung. Wenn durch Schneeverwehungen, Hochwasser oder andere unvorhergesehene Ereignisse der Betrieb auf einzelnen Strecken vorübergehend unterbrochen wird, so kann im Staatsbahn-Verkehr die Benutzung einer Hülfslinie nach Maßgabe der Zusatzbestimmung 1 zu § 26 der Verkehrs-Ordnung (Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs) und der vorstehenden besonderen Bestimmung 1 nicht nur den mit direkten Fahrkarten schon versehenen, sondern auch solchen Reisenden gestattet werden, welche die Fahrt nach einer in Folge des eingetretenen Hindernisses auf dem geraden Wege nicht erreichbaren Station erst antreten wollen. Den nach den Zusatzbestimmungen zu § 26 (Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs) und den vorstehenden Bestimmungen zur Benutzung einer Hülfsroute oder eines höher tarifirten Zuges berechtigten Personen ist auch die Benutzung eines D-(Durchgangs-)Zuges ohne Nachzahlung gestattet, sofern hierdurch die günstigere Gelegenheit zur Weiterreise geboten wird."

Ferner die Fahrplan-Vorschriften für die Preuß. Staatsb. Abschn. VII Nr. 12:

Bei Schneeverwehungen wird daher, soweit Personenzüge überhaupt noch abgelassen werden, der Verkauf direkter Fahrkarten nicht unterbrochen und den Reisenden unter Hinweis auf die von der Sperrung betroffenen Eisenbahnstrecken überlassen, ob sie es unternehmen wollen, auf dem direkten Wege der Bestimmungsstation wenigstens näher zu kommen, oder ob sie von vornherein vorziehen, eine Hülfsstrecke zu benutzen.

Der Behufs Zulassung von Fahrkarten für eine Hülfsstrecke erforderliche Vermerk ist von dem Vorsteher der Anschlußstation auf der Rückseite der Fahrkarte mit folgendem Wortlaut anzubringen:



„Zug Nr. . . . . Anschluß versäumt.
Gültig über . . . .
für die . . . Klasse . . . . Zug.
(Datum.) (Unterschrift des Stationsvorstehers.)“

Die Angaben in der dritten Zeile würden nur bei Zulassung der Fahrkarte für eine höhere Wagenklasse bezw. einen höher tarifirten Zug zu machen sein.

Bei räumlich getrennten Bahnhöfen auf der betreffenden Uebergangsstation ist die erste Zeile des vorangegebenen Vermerks von dem Stationsvorsteher auf demjenigen Bahnhofe, auf welchem der verspätete Zug angekommen ist, und die zweite und dritte Zeile durch den Stationsvorsteher auf dem zur Abreise über die Hülfslinie zu benutzenden Bahnhofe auszufertigen; auch ist der Vermerk von jedem der beiden Stationsvorsteher mit seiner Unterschrift zu versehen.

[88]) s. Anm. 87.

§ 26. Abs. 4. [89]) Abs. 4 schließt zwar auch bei gänzlichem oder theilweisem Ausfall einer Fahrt prinzipiell jeden Ersatzanspruch aus (abgesehen von dolus s. das zu Abs. 1 Bemerkte). Doch gewährt Abs. 4 in diesen Fällen den Reisenden nach ihrer Wahl zwei Rechte. Sie können

1) entweder das Fahrgeld für die nicht durchfahrene Strecke zurückfordern,
2) oder die Beförderung mit dem nächsten, auf der gleichen oder auf einer um nicht mehr als ein Viertheil weiteren Strecke derselben Bahnen nach dem Bestimmungsorte führenden Zuge ohne Preiszuschlag verlangen.

   In letzterem Falle ist Voraussetzung, daß dies ohne Ueberlastung des Zuges und nach den Betriebseinrichtungen möglich ist und der Zug auf der betreffenden Unterwegsstation fahrplanmäßig hält.

Beide Rechte involviren keinen Schadensersatzanspruch. Vielmehr gewährt das erste den Reisenden nur die Rückforderung der Vorleistung wegen nicht geschehener Nachleistung, das zweite ein sehr eingeschränktes Recht auf anderweite Vertragserfüllung. Die zweite Berechtigung ist erst neu aufgenommen worden (s. alt. Regl. § 21 Abs. 2).

Auch für die unter Abs. 4 des § 26 gehörigen Fälle gelten die in den Allg. Zus.-Best. zu § 26 Ziff. 1 u. 2 vorgesehenen Vergünstigungen (s. Ziff. 3 a a. O. S. 113).

§ 26. Abs. 5. [90]) Abs. 5 legt für den Fall, daß Naturereignisse oder andere Umstände die Fahrt auf einer Strecke der Bahn verhindern, der Bahnverwaltung die Pflicht auf, für andere Fahrgelegenheit bis zur fahrbaren Strecke thunlichst zu sorgen. Jedoch sind der Bahn die Mehrkosten dafür — im Vergleiche mit dem entsprechenden Theile des Fahrgeldes — von dem Reisenden zu erstatten.

§ 26. Abs. 6. [91]) Abs. 6 verpflichtet die Bahnen, Betriebsstörungen und Zugverspätungen auf den Stationen durch Anschlag zu publiziren, eine Vorschrift, die mit der Verpflichtung aus § 10 Abs. 1 in engem Zusammenhange steht.

§ 27.

Mitnahme von Hunden.

(1) Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden.[92])

(2) Ausgenommen sind kleine Hunde, welche auf dem Schoße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden derselben Abtheilung Einspruch nicht erhoben wird. Die Mitnahme von größeren Hunden, insbesondere Jagdhunden, in die dritte Wagenklasse darf ausnahmsweise gestattet werden, wenn die Beförderung der Hunde mit den begleitenden Personen in abgesonderten Abtheilungen erfolgt. Die Verpflichtung zur Zahlung der tarifmäßigen Gebühr für Beförderung von Hunden wird hierdurch nicht berührt.[93])

(3) Die Beförderung anderer von Reisenden mitgenommener Hunde erfolgt in abgesonderten Behältnissen. Soweit solche in den Personenzügen nicht vorhanden oder bereits besetzt sind, kann die Mitnahme nicht verlangt werden. Bei Aufgabe des Hundes muß ein Beförderungsschein (Hundekarte) gelöst werden. Gegen Rückgabe dieses Scheins wird der Hund nach beendeter Fahrt verabfolgt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren.[94])

(4) Wegen sonstiger Beförderung von Hunden siehe § 30 Absatz 3 und § 44 ff.[95])

1. Die Beförderung von Hunden als Begleiter von Reisenden erfolgt auf Grund besonderer Fahrkarten (Hundekarten). Das für einen Hund zu erhebende Mindest-Fahrgeld beträgt 10 Pfennig.
2. An Reisende, welche auf Rückfahrkarten fahren und Hunde mit sich führen, können für je einen Hund zwei Hundekarten ausgegeben werden, von denen die eine durch den Vermerk „Gültig zur Rückfahrt“ zu der letzteren innerhalb der für die Rückfahrkarte festgesetzten Dauer Gültigkeit erhält.
3. Ausnahmsweise kann Jägern gestattet werden, mit ihren Hunden in Gepäck- oder Güterwagen Platz zu nehmen, wenn keinerlei Anstand bezüglich der darin verladenen Gepäckstücke und Güter besteht und in Bezug auf persönliche Sicherheit der betreffenden Reisenden kein Bedenken obwaltet (s. § 34 der Betriebsordnung).

4. Für das Ein- und Ausladen der Hunde, sowie für die Überführung derselben bei Wagenwechsel hat der Begleiter selbst zu sorgen.
5. Auch für Hunde, welche in den Wagen mitgenommen werden (wenn auch in Behältern), sind die vorgeschriebenen Sätze zu entrichten.
6. Wird bei Hunden das Interesse an der Lieferung deklarirt, so hat die Beförderung mittelst Frachtbriefs als Eil- bezw. Frachtgut oder als Reisegepäck in gut verschlossenen Käfigen stattzufinden.

§ 27. Abs. 1. [92]) § 27 trifft einige besondere Bestimmungen über die Beförderung von Hunden, welche als Begleiter von Reisenden in Personenzügen mitgenommen werden. Für die mit Güterzügen beförderten Hunde gelten die allgemeinen Bestimmungen der §§ 44 ff. über die Beförderung lebender Thiere (s. § 27 Abs. 4). Für die Beförderung von Hunden als Reisegepäck ist § 30 (s. Abs. 3) maßgebend.

Abs. 1 des § 27 verbietet prinzipiell die Mitführung von Hunden in den Personenwagen. Hiervon sind nur die im Abs. 2 aufgeführten Ausnahmen zugelassen. Zuwiderhandeln gegen dieses Verbot kann die in der Verk.-Ord. § 20 und in der Betr.-Ord. § 62, Bahn-Ord. § 45 vorgesehenen Strafen zur Folge haben. Auch steht den Mitreisenden sowohl der Beschwerdeweg, wie der Rechtsweg offen.

§ 27. Abs. 2. [93]) Die Ausnahmen von dem Verbot des Abs. 1 betreffen sowohl kleinere, wie größere Hunde.

Kleinere Hunde dürfen nur unter der Voraussetzung in den Personenwagen mitgenommen werden, daß sie
1. auf dem Schoße getragen werden,
2. gegen die Mitnahme von den Reisenden derselben Abtheilung kein Einspruch erfolgt

Größere Hunde nur unter der Voraussetzung, daß
1. die dritte Wagenklasse benutzt wird,
2. die Beförderung der Hunde mit den begleitenden Personen in abgesonderten Abtheilungen erfolgt.

Bei Erfüllung dieser Voraussetzungen muß bei kleineren Hunden und kann bei größeren die Mitnahme gestattet werden. Ob der Hund zu den kleineren oder größeren gehört, entscheidet im Zweifel der Schaffner bezw. Zugführer od. Stationsvorsteher. Jagdhunde rechnet § 27 Abs. 1 zur letzteren Kategorie. In allen Fällen sind aber die tarifarischen Fahrpreise zu entrichten.

Hierher gehört noch die weitergehende Vergünstigung der Allg. Zus.-Best. Ziff. 3, wonach Jägern mit ihren Hunden die Beförderung im Gepäck- oder Güterwagen unter den dort vorgesehenen Voraussetzungen ausnahmsweise gestattet werden kann.

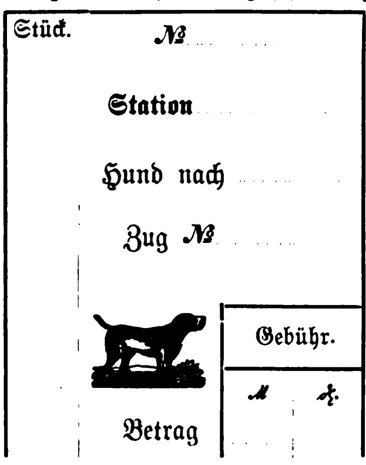
[94]) **Abs. 3** enthält im Satz 1 — entsprechend dem Verbote des Abs. 1 — die Vorschrift, daß, abgesehen von den Ausnahmen des Abs. 2, die Beförderung **anderer** von Reisenden mitgenommenen Hunden in **abgesonderten Behältnissen** erfolgt. Daher bestimmt Satz 2, daß die Mitnahme nicht verlangt werden kann, soweit derartige abgesonderte Behältnisse nicht vorhanden oder bereits besetzt sind. (Verk.-Ord. § 6 Abs. 1. Ziff. 2.) „**Abgesondert**" d. h. von den Personenabtheilungen getrennt. Die Vorschrift ist für die Eisenbahnen im Sicherheits- und sanitätspolizeilichen Interesse **obligatorisch** und daher der Abänderung im Wege der Vereinbarung nicht fähig. § 27. Abs. 3.

Im **Satz** 2 u. 3 ist über die Abfertigungsweise bei der **Aufgabe** und **Ablieferung** des Hundes Bestimmung getroffen. Die Aufgabe geschieht durch **Lösung eines Beförderungsscheins**, einer s. g. „**Hundekarte**", nach unten mitgetheiltem Muster. Diese Bestimmungen werden ergänzt durch die **Allg. Zus.-Best. Ziff.** 1. 2. 4. 5 u. 6 (S. 117. 118.) u. **Allg. Abf.-Vorschr.** § 21. Abs. 10. Die Verabfolgung des Hundes geschieht folgeweise gegen **Rückgabe des Scheins** nach beendeter Fahrt.

Satz 4 schließt die Verpflichtung der Eisenbahn aus, Hunde, welche nach der Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren. Die analoge Bestimmung des alten Regl. (§ 41. Abs. 2. Satz 2) erklärt **Thöl** (Handels-R. III § 57 S. 118) ohne nähere Begründung für ungültig. Jedoch erscheint dies nicht zutreffend. Denn die auf die Beendigung des Transports bei mora des Empfängers eintretende Verwahrungspflicht des Frachtführers entspringt nicht aus dem Frachtvertrage, sondern aus der allgemeinen Pflicht des Frachtführers als Kaufmann, Sorgfalt zu prästiren. Einer vertraglichen Abänderung dieser Pflicht steht daher das Verbot des Art. 422 H.-G.-B. nicht entgegen.

Für die Gültigkeit erklären sich aus im Wesentlichen gleichen Gründen: **Steinbach** S. 205, **W. Koch** in d. Zeitg. d. Ver. d. Eisenb.-Verw. 1883 S. 497, **Schott** S. 519, Anm. 20, **Drilling** S. 45/47.

Muster eines Hunde-Beförderungsscheins (Hundekarte).


Stück. №
Station
Hund nach
Zug №
Gebühr.
ℳ ₰
Betrag



§ 27. Abs. 4. [95]) Abs. 4 verweist in Betreff der „sonstigen" d. h. nicht als Begleiter von Reisenden erfolgenden Beförderung von Hunden, soweit es sich um die Beförderung kleiner Thiere in Käfigen handelt, auf die Bestimmung des § 30 Abs. 3 (Reisegepäck), und, soweit die Beförderung in Güterzügen erfolgt, auf die allgemeinen Bestimmungen der §§ 44 ff. über die Beförderung lebender Thiere.

§ 28.

Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen.

(1) Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, sofern sie die Mitreisenden nicht durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen und nicht Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen, in den Personenwagen mitgeführt werden. Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.[96])

(2) Unter denselben Voraussetzungen ist Reisenden IV. Klasse auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken und Kiepen, sowie von ähnlichen Gegenständen, welche Fußgänger mit sich führen, gestattet.[97])

(3) Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Stationsvorsteher.[97a])

Jedem Reisenden steht nur der über und unter seinem Sitzplatze befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung. Die Sitzplätze dürfen hierzu nicht verwendet werden.

§ 28. Abs. 1. [96]) § 28 trifft Bestimmung über die Mitnahme von Handgepäck. Abs. 1 Satz 1 definirt den Begriff des Handgepäcks als des in den Personenwagen mitgeführten (nicht aufgegebenen) Gepäcks — im Gegensatze zu dem der Gepäckexpedition gegen Gepäckschein eingelieferten, dem aufgegebenen (§§ 30. 32. 34). Ueber den insbesondere für die Frage der Haftpflicht wichtigen Unterschied zwischen nicht aufgegebenem und aufgegebenem Gepäck (Art. 425 H.-G.-B.) s. § 34 Anm. 121. Als Handgepäck gelten kleine, leicht tragbare Gegenstände. Die Reisenden sind befugt, solche in den Personenwagen mitzuführen unter der Voraussetzung:

1. daß diese Gegenstände nicht durch ihren Geruch oder auf andere Weise die Mitreisenden belästigen,
2. daß nicht Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften der Mitnahme entgegenstehen, und, — was hier nicht speziell ausgesprochen, aber aus § 29, § 30 Abs. 4 Verk.-Ord. ersichtlich, —
3. daß die betreffenden Gegenstände nicht zu denjenigen gehören, welche von der Mitnahme überhaupt ausgeschlossen sind bezw. nach § 30 auch

als Reisegepäck nicht aufgegeben werden dürfen. (Vgl. noch Anm. 98)

Nach Satz 2 werden Gepäckscheine (§ 32) für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände nicht ausgegeben. Sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen. Es folgt daraus jedoch keineswegs, daß in Betreff des Handgepäcks ein Frachtvertrag überhaupt nicht vorliege. Vielmehr ist ein solcher auch für das Handgepäck abgeschlossen, wenngleich formlos und ohne speziellen Uebergabeakt. Das Handgepäck ist „nicht aufgegebenes" Gepäck und steht dem unabgefertigten Gepäck (§ 32 Abs. 5) gleich, es findet daher auf dasselbe Art. 425 Nr. 1 H.-G.-B. bezw. § 34 Abs. 5 Verk.-Ord. Anwendung, nicht aber Art. 425 Nr. 2 bezw. § 34 Abs. 3. Konkurrirt also bei mangelnder Aufsicht des Reisenden ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute, so kann diese haftpflichtig werden.

[97]) Nach Abs. 2 ist unter denselben Voraussetzungen Reisenden der IV. Klasse, um den unteren Bevölkerungsklassen die Benutzung der Bahn zu erleichtern, auch die Mitführung umfangreicherer Sachen: wie Handwerkszeug, Tornister, Tragelasten, in Körben, Säcken, Kiepen ꝛc. und anderer Gegenstände gestattet, welche Fußgänger bei sich führen. (Vgl. noch Anm. 98). § 28. Abs. 2.

Die Allgem. Zus.-Best. (S. 120) begrenzen zugleich die bezüglichen Befugnisse der Reisenden noch dahin, daß einem jeden nur der über und unter seinem Sitzplatze befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung steht und eine Verwendung der Sitzplätze hierzu nicht gestattet ist. Dies gilt auch für die IV. Klasse, insoweit sie mit Sitzplätzen versehen ist. Vgl. hierzu d. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 22. Dezbr. 1893 (E.-V.-Bl. S. 366) betr. die Unterbringung von Handgepäck in den Personenwagen.

Die bes. Best. der Preuß. Staatsbahnen ergänzen diese Bestimmungen noch dahin, daß jedem Reisenden der IV. Wagenklasse die Mitführung von nur einer Traglast gestattet ist. Als eine Traglast sind aber auch mehrere kleinere Gepäckstücke anzusehen, sofern der Reisende dieselben allein zu tragen im Stande ist. Jede von anderen Personen mitgegebene Traglast oder jede von dem Reisenden selbst mitgeführte weitere Traglast wird als gewöhnliches Gepäck auch in dem Falle behandelt, wenn der Reisende zwei oder mehr Fahrkarten vorzeigt. Dasselbe ist daher bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufzugeben. (§ 32 Verk.-Ord.) Inhabern von Zeitkarten ist bei Benutzung der IV. Klasse die frachtfreie Mitführung von Körben, Kiepen und dergl. im Wagen im gleichen Umfange wie den Reisenden IV. Klasse gestattet. Inwieweit auf Strecken ohne IV. Klasse die Mitführung von Traglasten ꝛc. im Wagen III. Klasse zulässig ist, wird besonders bekannt gemacht.

Nach Maßgabe dieser Bestimmungen wird es in der Regel keinem Bedenken unterliegen z. B einem Drehorgelspieler die Mitnahme seiner Drehorgel, sofern dieselbe von ihm allein getragen wird, zu gestatten; desgleichen einer Gemüse- oder Obsthändlerin ihren Korb mit Obst, Früchten ꝛc, welchen sie gewöhnlich auf den Schultern trägt, einem Handelsmann (Hausirer) seinen Sack (Quersack, Ruckſack) oder seinen an einem Tragriemen befestigten Waarenkasten, einem Tagelöhner oder Knecht sein Arbeitszeug. Dagegen erscheint für Reisende IV. Klasse die Mitnahme großer Reisekoffer, kaufmännisch verpackter

Kisten und Waarenballen von erheblichem Umfange nicht statthaft. (Vgl. Fahrplan-Vorschr. f. d. Preuß. Staatsb. Abschn. VII Nr. 14).

§ 28. Abs. 3. [97a]) Nach Abs. 3 entscheidet, und zwar sowohl wenn es sich um die Befugnisse der Reisenden aus Abs. 1 (Anm. 96) wie auch aus Abs. 2 (Anm. 97) handelt, bei Meinungsverschiedenheiten der Stationsvorstand.

§ 29.

Von der Mitnahme ausgeschlossene Gegenstände.

(1) Feuergefährliche sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dergleichen, sind von der Mitnahme ausgeschlossen.[98])

(2) Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.[99])

(3) Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Übertretung des obigen Verbotes entstehenden Schaden und verfällt außerdem in die durch die bahnpolizeilichen Vorschriften bestimmte Strafe.[100])

(4) Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.[101])

(5) Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gerichtet sein.[102])

§ 29. Abs. 1. [98]) § 29 trifft über die von der Mitnahme — sc. in den Personenwagen — ausgeschlossenen Gegenstände Bestimmung.

Abs. 1 verbietet und schließt auch die Mitnahme aller feuergefährlichen sowie anderer Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, unter beispielsweiser Aufzählung einiger derartiger Gegenstände, (geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dgl.) aus. Vgl. § 62 Betr.-Ord. § 45 Bahn-Ord. Es handelt sich hier um nicht aufgegebenes d. h. Handgepäck, während im § 30 Abs. 4 Verk.-Ord. über das aufgegebene Gepäck Bestimmung getroffen ist. Das Kriterium ist freilich ein sehr unbestimmtes, da es wohl kaum einen Gegenstand giebt, der nicht „auf irgend eine Weise" Schaden verursachen könnte (z. B. Scheeren, Messer, Zündhölzchen ꝛc.). Das Verbot ist daher in einer dem Verkehrszweck angemessenen, die Reisenden nicht irrationell belästigenden Weise auszulegen.

§ 29. Abs. 2. [99]) Abs. 2 gewährt den Eisenbahnbediensteten sc. den dienstlich bei dem Zuge beschäftigten das Recht, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen. Hierbei liegt es im Sinne des § 1 Abs. 1 Verk.-Ord., daß die Bahnbediensteten pflichtmäßig nur bei begründetem Verdachte der Uebertretung des Verbots des Abs. 1 zu Visitationen schreiten und nicht ohne jeden Grund den Reisenden lästig fallen dürfen. Anderenfalls steht letzteren das Recht der Beschwerdeführung (§ 4 Verk.-Ord.) zu.

Vgl. die in dieser Hinsicht in Betreff der Abfertigung von Reisegepäck gegebene Vorschrift in den Allgem. Abf.-Vorschr. § 11 Abs. 3.

[100]) Nach Abs. 3 ist der Zuwiderhandelnde sowohl civil- wie strafrechtlich verantwortlich: § 29. Abs. 3.

1. civilrechtlich für allen Schaden an dem Gepäck Dritter und für sonstigen Schaden, d. h. an den Betriebsmitteln, an Personen und Sachen (Schott S. 258). Die Konventionalstrafe bezw. der Frachtzuschlag aus § 53 Abs. 8 u. 9 findet hier keine Anwendung, weil sie sich nicht nur auf zur Beförderung aufgegebene Güter bezieht (§ 30 Abs. 4);
2. strafrechtlich durch Verfall in die in der Betr.-Ord. (§ 62) bezw. in der Nebenbahnordnung (§ 45) bestimmte Strafe; d. h. Geldstrafe bis zu 100 Mark, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist (s. § 303 f., § 306 f., §§ 315, 316, § 367 Nr. 5, 6, 9 d. R.-Str.-Ges.-B.).

[101]) Abs. 4 macht von dem Verbote des Abs. 1 eine Ausnahme zu Gunsten von Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen, welchen die Mitführung der Handmunition gestattet ist. Unter Jägern sind nicht blos berufsmäßige Jäger und Forstleute, sondern auch Jagdherren und Jagdliebhaber zu verstehen. Als im öffentlichen Dienste stehend gelten Militärpersonen, Polizei-, Zoll- und andere Beamte des Staats und der Gemeinden. Der Begriff „Handmunition" richtet sich nach den einzelnen Landesverordnungen bez. Usancen. Dieselbe darf nur in den Personenwagen mitgenommen, nicht als Reisegepäck aufgegeben werden und muß im Uebrigen den Bestimmungen des § 28 über das Handgepäck entsprechen. § 29. Abs. 4

Im Falle des Abs. 4 macht sich der Zuwiderhandelnde in gleicher Weise civil- und strafrechtlich verantwortlich, wie im Falle des Abs. 1 (s. Anm. 100, vergl. § 62 Betr.-Ord. § 45 Bahn-Ord.)

[102]) Abs. 5 fügt schließlich noch die Sicherheitsvorschrift hinzu, daß der Lauf eines mitgeführten Gewehres nach oben gehalten werden muß. Diese Bestimmung bezieht sich ausnahmslos auf alle Gewehre und soll selbstredend an der Verbotsbestimmung des Abs. 1 nichts ändern, wonach geladene Gewehre überhaupt nicht mitgenommen werden dürfen. § 29. Abs. 5

IV.

Beförderung von Reisegepäck.[102a])

§ 30.

Begriff des Reisegepäcks.

(1) Als Reisegepäck kann in der Regel nur das, was der Reisende zu seiner Reise bedarf, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen aufgegeben werden.[103])

(2) Doch können auch größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie Fahrzeuge und andere nicht zum Reisebedarf zu

rechnende Gegenstände, sofern sie zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind, ausnahmsweise als Reisegepäck zugelassen werden. Wegen der Fahrzeuge vergleiche auch § 6 Absatz 2.[104])

(3) Ebenso können kleine Thiere in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden.[105])

(4) Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie solche, welche nach § 29 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen bei Vermeidung der im § 53 Absatz 8 festgesetzten Folgen, auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.[106])

(5) Ob und unter welchen Bedingungen die im § 50 B 2 bezeichneten Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften der Eisenbahnen.[107])

1. (1) Zu den Reisebedürfnissen werden gerechnet und auf den Bahnen, die Freigewicht im Binnenverkehr allgemein gewähren, unter Anrechnung dieses Gewichts befördert:
   a) Fahr- und Rollstühle, welche Kranke oder Gelähmte mit sich führen, sowie Kinderwagen für den Gebrauch mitreisender Kinder,
   b) Waarenproben (Muster), welche Geschäftsreisende in Ausübung ihres Geschäfts mit sich führen und welche nach der Verpackungsart als Proben erkennbar sind,
   c) Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder sonstigen Umschliessungen,
   d) Messinstrumente bis zu 4 Meter Länge und Handwerkszeug,
   e) Fahrräder,

   sofern diese Gegenstände unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauch des Gepäckaufgebers dienen und nicht Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs bilden.

   (2) Für grössere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände, welche nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, wird Freigewicht nicht gewährt.

2. Als Reisegepäck werden nur solche Fahrzeuge angenommen, welche sich durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen lassen. Bezüglich der übrigen Fahrzeuge wird

auf den Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, verwiesen.

3. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, sowie Dokumente werden zur Beförderung als Gepäck nicht angenommen; dagegen werden Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, zur Gepäckbeförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen:
   a) die Gepäckstücke müssen fest verschlossen sein;
   b) der Inhalt der Gepäckstücke und der Werth, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, sind anzugeben und im Gepäckschein zu vermerken.

   Wird der Werth auf mehr als 500 Mark angegeben, oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Mark deklarirt, so werden die Gegenstände zur Gepäckbeförderung nicht angenommen.

Abschnitt IV. Beförderung von Reisegepäck.

102a) Die §§ 30—38, welche den Abschnitt IV der Verk.-Ord. unter dem Titel:

„Beförderung von Reisegepäck"

bilden, enthalten, wie diese Ueberschrift besagt, die Bestimmungen der Verk.-Ord. über die Reisegepäckbeförderung. Sie enthalten von den entsprechenden §§ 24 ff. des bisherigen Betr.-Reglements insofern eine wesentliche Aenderung, als die Fahrzeuge, sofern sie ausnahmsweise nicht als eigentliche Güter, sondern im Anschluß an den Personentransport befördert werden sollen, wie Reisegepäck abzufertigen sind. Nachdem im Uebrigen den besonderen Bedürfnissen der als Reisegepäck aufgegebenen Fahrzeuge durch die Bestimmungen in den §§ 33 Absatz 2 und 36 Ziffer 1b Rechnung getragen ist, konnte der bisherige Abschnitt IId (§§ 35—39) über die „Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen" wegfallen, zumal ein Theil der daselbst befindlichen Bestimmungen sich mehr zur Aufnahme in die Tarife eignet. (Erläut. des R.-E.-A.) Die §§ 30—38 umfassen zum Theil die eisenbahnseitigen Transportbedingungen für Reisegepäck im Anschluß an Art. 390—431 H.-G.-B., insbesondere Art. 425 l. c. und in Ergänzung bezw. Modifikation der für die Haftpflicht bei Beschädigung von Gütern im Allgemeinen geltenden Bedingungen und Abreden des Abschn. VIII (s. § 34 Abs. 1), zum Theil aber auch eine Reihe von Sicherheits- und Ordnungsvorschriften,

welche mit dem Gepäcktransporte im Zusammenhange stehen. Strenggenommen gehören hierher auch die Bestimmungen des § 28 über das Handgepäck, welches eine Kategorie des nicht aufgegebenen Reisegepäcks bildet. Demgemäß sind im alten Reglement ganz zutreffend in diesen Abschnitt auch die Normen über das Handgepäck aufgenommen worden, welche nunmehr ohne ausreichenden Grund in der Verk.-Ord. dem vorangehenden Abschnitt III (Personen-Beförderung) eingefügt sind.

Der Gepäckbeförderungsvertrag ist, wie bei § 34 Anm. — noch des Näheren erörtert ist, — gleichviel ob es sich um zur Beförderung aufgegebenes (sog. Handgepäck § 28) handelt — lediglich eine besondere Kategorie des Güterfrachtvertrages, welcher in der Regel mit einem Personenfrachtvertrage verknüpft und daher in der Verk.-Ord. vom gewöhnlichen Güterfrachtvertrage zum Theil (s. jedoch in Betr. der Haftpflicht § 34 Abs. 1) abweichend normirt ist, demungeachtet aber, wie letzterer, den Bestimmungen der Art. 390—431 H.-G.-B. unterliegt. Hinsichtlich der juristischen Natur dieses Transportvertrages wird des Näheren auf die Erörterungen zum § 34 verwiesen. (Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 463 f., Keyßner ibid. Bd. 10 S. 60 u. 66, W. Koch, Eisenb.-Transp.-R. S. 110, Endemann, H.-R. S. 766, R. d. E. S. 455, 681, Wehrmann S. 124.)

§ 30. Abs. 1. [103]) § 30 Abs. 1 definirt den Begriff des zur Aufgabe gelangenden Reisegepäcks — im Gegensatze zum nicht aufgegebenen Handgepäck, welches in den Personenwagen mitgenommen wird (§ 28). Der Begriff des Reisegepäcks ist wichtig, insbesondere auch für die Frage des Freigepäcks (s. § 32). Unter „Reisegepäck", — von welchem — in der Regel wenigstens — nur im Zusammenhange mit der Beförderung eines Reisenden die Rede sein kann, — werden begrifflich im Allgemeinen alle diejenigen Sachen verstanden, welche getrennt vom Körper des Reisenden als von demselben zum Reisezweck mit sich geführt befördert werden. Zunächst und in der Regel sind es daher solche Gegenstände, welche der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten u. dergl. § 30 Abs. 1 erwähnt zwar nicht mehr — wie das alte Regl. § 24 Abs. 1 — das Reisebedürfnis der Angehörigen ausdrücklich, indeß kann es schon in Rücksicht auf die Schwierigkeiten einer Unterscheidung keinem gegründeten Zweifel unterliegen, daß auch das Reisegepäck der Angehörigen hierher gehört. In den bes. Best. der Preuß. Staatsb. zum § 32 Ziff. 2 ist dies speziell anerkannt. Diese Gegenstände dürfen daher, falls nicht mangelhafte Verpackung vorliegt (Art. 424 Ziff. 1 H.-G.-B., § 31 Verk.-Ord.), von der Beförderung nicht zurückgewiesen werden (arg. Art. 422 Ziff. 1 H.-G.-B.). „Der Begriff Reisezweck — bemerkt de Jonge (Preuß. Eisenb.-Arch. 1888 S. 188) zutreffend — hat eine umfassende Bedeutung, so daß unter Reisegegenständen sowohl Gebrauchsgegenstände, die der Vergnügungsreisende, als auch z. B. Waarenproben, die der Geschäftsreisende mit sich führt, zu begreifen sind. Die Begriffserweiterung und Ausdehnung auf das Reisegepäck der Angehörigen erschien vom gesetzgeberischen Standpunkt aus schon deshalb geboten, weil bei einer Familienreise sehr häufig gemeinschaftliches Gepäck mitgeführt wird, das den Be-

dürfnissen aller Reisegenossen dient, wodurch die Feststellung und Aussonderung des dem einzelnen Reisenden gehörigen Gepäcks sehr erschwert sein würde. Von diesem Ausgangspunkte aus ist dann offenbar die Eigenschaft als persönliches Gepäck allem Gepäck, auch dem Sondergepäck mitreisender Angehöriger beigelegt worden. Nach dem so festgestellten Begriffsinhalt ist es klar, daß die Beziehung zwischen dem Reisenden und dem Gepäck keineswegs nothwendig ein Eigenthumsverhältniß sein muß. Das Reisegepäck kann geliehen, gemiethet, gestohlen u. s. w. sein, aber es muß dem Reisezwecke des Passagiers dienen, zu seinen Reisebedürfnissen gehören."

Festzuhalten ist somit, daß nur diejenigen Gegenstände des Reisenden und seiner Angehörigen zum Reisegepäck begrifflich gehören, welche ihrem Reisezweck dienen, mithin Reisebedürfnisse sind, nur ausnahmsweise können auch andere Gegenstände zugelassen werden; dementsprechend werden nach den Allg. Zus.-Best. (s. oben Ziff. 1) hierher gerechnet und auf den Bahnen, die Freigewicht im Binnenverkehr allgemein gewähren, unter Anrechnung dieses Gewichts befördert: a) Fahr- und Rollstühle, welche Kranke oder Gelähmte mit sich führen, sowie Kinderwagen für den Gebrauch mitreisender Kinder. b) Waarenproben (Muster), welche Geschäftsreisende in Ausübung ihres Geschäfts mit sich führen und welche nach der Verpackungsart als Proben erkennbar sind. c) Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder sonstiger Umschließung. d) Meßinstrumente bis zu 4 Meter Länge und Handwerkszeug. e) Fahrräder — sofern diese Gegenstände unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauch des Gepäckaufgebers dienen und nicht Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs bilden.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 11 Abs. 3 geben hierbei die Direktive, daß bei der Beurtheilung der Frage, ob die Abfertigung als Reisegepäck zulässig sei, den Reisenden möglichst entgegenzukommen und deshalb auch von jeder näheren Untersuchung ohne Weiteres abzusehen ist, wenn die äußere Beschaffenheit, Verpackung oder sonstige Umstände dafür sprechen, daß die Gegenstände zum persönlichen Gebrauch während der Reise bestimmt sind.

Das Ober-Land.-Ger. Wien hat jedoch mit Recht angenommen: Wenn Gegenstände, welche im Sinne des Betr.-Regl. (Verk.-Ord.) nicht zum Reisegepäck gehören, dennoch als solches aufgegeben werden, so haftet die Eisenbahn nach den für Reisegepäck geltenden Bestimmungen. Die Eisenbahn, welche eine Erschleichung des nur für das eigentliche Reisepäck gewährten Freigewichts seitens eines Reisenden behauptet, muß beweisen, daß die von diesem Reisenden aufgegebenen Kolli ausschließlich solche Gegenstände enthalten haben, welche nicht zum Reisegepäck gehören. (Entsch. des Ob.-Land.-Ger. Wien v. 5. Oktober 1870 Röll Nr. 61.)

[104]) Abs. 2 enthält eine Ausnahme von der Regel des Abs. 1. Darnach können auch größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie Fahrzeuge und andere nicht zum Reisebedarf zu rechnende Gegenstände ausnahmsweise zum Reisegepäck zugelassen werden, wenn sie zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind. Entscheidend dafür, ob sie hierzu geeignet sind, ist das Ermessen des abfertigenden Beamten. In Betreff der Fahrzeuge verweist Abs. 2 noch besonders auf die bereits oben erörterte Bestimmung des

§ 30. Abs. 2.

§ 6 Abs. 2 der Verk.-Ord. (Anm. 21. S. 46.). Diese Bestimmung gilt aber auch für die übrigen im Abs. 2 § 30 bezeichneten Gegenstände.

Die Allg. Zus.-Best. Ziffer 2 u. 3 fügen noch hinzu, daß für größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände, welche nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, Freigewicht nicht gewährt wird und ferner, daß als Reisegepäck nur solche Fahrzeuge angenommen werden, welche sich durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen lassen. Bezüglich der übrigen Fahrzeuge wird auf den Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, verwiesen. Vergleiche hierzu noch Allg. Abf.-Vorschr. § 22. Für Fahrzeuge aller Art, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, gelten hiernach besondere, im Anhange dieses Kommentars mitgetheilte „Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen".

§ 30. Abs. 3. 105) Abs. 3 enthält eine weitere Ausnahme von der Regel des Abs. 1. Darnach können auch kleine Thiere in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung als Reisepepäck angenommen werden; wenngleich Thiere als zu den Reisebedürfnissen gehörig nicht zu betrachten sind. Ob die Annahme erfolgen kann, hängt vom Ermessen des abfertigenden Beamten ab. Eine Verpflichtung hierzu liegt der Eisenbahn nicht ob. Die Haftpflicht regelt sich gemäß § 34 Abs. 1 nach den Bestimmungen der Verk.-Ord. über Thiertransporte (§ 48) mit den sich aus § 34 l. c. ergebenden Abweichungen.

Vgl. über die Verladung lebender Thiere in Käfigen: Allg. Abf.-Vorschr. § 35 Abs. 8 lit. i.

§ 30. Abs. 4. 106) Abs. 4 bestimmt, daß Gegenstände, welche

1. von der Beförderung als Frachtgut,
2. sowie nach § 29 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind,

auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden dürfen. Die Zuwiderhandlung zieht die im § 53 Abs. 8 festgesetzten Folgen d. h. einen Frachtzuschlag von 12 Mark für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstücks nach sich. Außerdem treffen den Zuwiderhandelnden die in der Betr.-Ord. § 62, Bahn-Ord. § 45, sowie im Straf-Ges.-Buch vorgesehenen Strafen.

Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 11 Abs. 2.

§ 30. Abs. 5. 107) Abs. 5, welcher dem alten Reglement fehlt, überläßt den besonderen Bestimmungen der Eisenbahnen, ob und unter welchen Bedingungen die im § 50 B. 2 der Verk.-Ord. bezeichneten Gegenstände als Reisegepäck angenommen werden. Abs. 5 trägt dem Umstande Rechnung, daß es unbillig sein würde, der Eisenbahn ohne Weiteres die Haftung für die etwa beim Reisegepäck befindlichen Gelder, Kostbarkeiten und dergleichen zuzumuthen, namentlich nachdem die bisher in Ermangelung einer Werthangabe zugelassene Beschränkung des Schadensersatzes auf einen Maximalsatz wegfällt. (Erläut. des R.-E.-A.)

Demgemäß verordnen die Allg. Zus.-Best. Ziff. 3: Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, sowie Dokumente

werden zur Beförderung als Gepäck nicht angenommen; dagegen werden Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten, zur Gepäckbeförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen: a) die Gepäckstücke müssen fest verschlossen sein; b) der Inhalt der Gepäckstücke und der Werth, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, sind anzugeben und im Gepäckschein zu vermerken. Wird der Werth auf mehr als 500 Mark angegeben, oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Mark deklarirt, so werden die Gegenstände zur Gepäckbeförderung nicht angenommen.

§ 31.

Art der Verpackung. Entfernung älterer Beförderungszeichen.

Reisepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Auf den Gepäckstücken dürfen ältere Eisenbahn-, Post- und andere Beförderungszeichen sich nicht befinden. Wird in Folge der Nichtbeachtung dieser Vorschrift das Gepäck verschleppt, so haftet die Eisenbahn nicht für den daraus erwachsenen Schaden.[108])

[108]) § 31 Satz 1 enthält die auf Art. 422 Abs. 1 Nr. 1 H.-G.-B. gestützte, mit § 58 Verk.-Ord. harmonirende Bestimmung, daß Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, zurückgewiesen werden kann. (Vgl. über die Bedeutung der Gepäckmarke als Verschlußmittel im Sinne des § 243 Nr. 4 d. R.-Str.-Ges.-B. Erk. des Reichsger. 3. Str.-Sen. vom 21. Juni 1882, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 310.) § 31.

Satz 2 schreibt im Anschlusse daran vor, daß die Gepäckstücke von älteren Eisenbahn-, Post- und anderen Beförderungszeichen befreit sein müssen, und Satz 3, daß, wenn dies nicht der Fall und in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäcks stattfindet, die Eisenbahn für den daraus erwachsenden Schaden nicht aufkommt. Die analoge Bestimmung des alten Betr.-Regl. (§ 25) wird von Thöl, H.-R. (III. § 54 S. 111) nach Art. 395, 423 H.-G.-B. als ungültig bezeichnet, weil die Eisenbahn bei Annahme solcher Gepäckstücke sich im Falle des Verlustes nicht darauf berufen könne, daß die Zeichen höhere Gewalt oder daß sie äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung seien, und im Falle der Verspätung nicht darauf, daß sie diese durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können (vgl. auch Thöl, Handelsrechtl. Erört. 1882 S. 11 bis 15), während Goldschmidt (Zeitschr. Bd. 26 S. 611, 612, Bd. 28 S. 454) dieser Annahme entgegentritt, weil dem Absender einige Sorgfalt zugemuthet werden müsse und der durch eigene Schuld des Absenders oder seiner Leute entstandene Schaden nicht vom Frachtführer zu tragen sei. Mindestens sei aber ein Verzicht des Absenders auf die Verantwortlichkeit des Frachtführers



hier nicht ausgeschlossen und einen solchen stillschweigenden Verzicht statuire statthaft das Reglement (arg. H.-G.-B. Art. 424 Abs. 1 Ziff. 2 verb. mit Art. 422 Ziff. 1).

Die Annahme Goldschmidt's erscheint aus folgenden Gründen zutreffend. Zunächst ist im § 31 nur die Haftpflicht für Schaden aus Verschleppung, d. i. Beförderung an einen anderen, als den Bestimmungsort bezw. aus der damit zusammenhängenden Verspätung (Art. 397), nicht auch für Verlust (Art. 395) ausgeschlossen. Wollte man aber auch letzteres annehmen, so würde die durch ältere Zeichen herbeigeführte Verschleppung sehr wohl als höhere Gewalt insofern angesehen werden können, als im Hinblick auf die gebotene Schnelligkeit der Gepäckexpedition im Eisenbahnverkehre die Feststellung und Entfernung älterer Zeichen bei jedem Gepäckstücke mit rationellen Mitteln und Kräften nicht durchführbar, mithin der daraus erwachsende Schaden ein nicht abwendbarer ist. Damit hängt zusammen, daß sich bei Vorhandensein älterer Zeichen und der dadurch verursachten Verschleppung die Verspätung erfahrungsgemäß durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abwenden läßt und ein Beweis in concreto sich in Rücksicht auf diesen generellen Erfahrungssatz erübrigt. Es kann ferner zwar zweifelhaft sein, ob jene älteren Zeichen sich als Mängel der Verpackung qualifiziren oder nicht. Im ersteren Falle (Goldschmidt, S. 612) ist es zum mindesten sehr fraglich, ob sie nicht als äußerlich nicht erkennbare Mängel zu gelten haben; Denn wenn sich auch die Zeichen außen befinden, so ist es doch ohne gleichzeitige Vergleichung mit dem Billet und Gepäckschein schwer möglich, die älteren und das neue Zeichen zu unterscheiden bezw. festzustellen, welches das ältere oder neuere ist. Nimmt man aber an, die qu. Zeichen gehören überhaupt nicht zur Verpackung (Thöl, Handelsrechtl. Erört. S. 12), so wird man sie in die Kategorie der Transportpapiere nach Art des Frachtbriefes, der Zoll- rc. Papiere stellen müssen, und alsdann hat der Absender die Folgen von Unrichtigkeiten, wie sie sich in der Vermischung alter und neuer Zeichen darstellen, ebenso zu tragen, wie beim Frachtbriefe (§ 53 Abs. 1 Verk.-Ord., Thöl, H.-R. III. § 60 S. 125) und den Begleitpapieren (Art. 393 H.-G.-B., § 54 Verk.-Ord., Thöl, § 12, § 63). Denn hierauf gründet sich die Einrede des eigenen Verschuldens des Absenders, welche dem Frachtführer neben den ihm durch Art. 395 belassenen Einreden nach allgemeinen Rechtsregeln und der Tendenz des Art. 395 frei und uneingeschränkt zusteht — wie ja auch Thöl die Bestimmung im § 50 Nr. 4 des alten Betr.-Regl. rc. § 53 Abs. 1 der Verk.-Ord. über die Folgen unrichtiger Angaben im Frachtbriefe keineswegs für ungültig erklärt.

Für die Gültigkeit des § 25 Satz 3 des alten Betr.-Regl. (§ 31 Satz 3 Verk.-Ord.) erklären sich — aus theilweise mit Vorstehendem übereinstimmenden Gründen — auch Steinbach in Grünhut's Zeitschrift Bd. 10 S. 203, W. Koch in der Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1883 S. 229, 481 und Drilling, die Ungültigkeiten des Betriebs-Reglements S. 19. Dagegen Schott, S. 486, 520 (vgl. Art. 424 Abs. 1 Ziff. 2 H.-G.-B.). Eine vermittelnde Stellung nimmt v. Hahn II. Art. 423 § 10 S. 721, 722 ein, welcher die qu. Bestimmung in Betreff des Ausschlusses von Verlust und Beschädigung

für unzulässig hält, in Betreff der Verspätung aber für zulässig, wenn sowohl bei der Expedition, wie bei der Beförderung die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gewahrt ist. Die Sorgfalt bei der Expedition sei aber gewahrt, wenn eine Seite des Guts untersucht und von alten Zeichen gereinigt sei; die Sorgfalt bei der Beförderung, wenn ein altes Zeichen berücksichtigt wurde (?).

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 11 Abs. 4 u. 5 bestimmen zum § 31:

4. Es ist besonders darauf zu achten, daß die als Reisegepäck zur Aufgabe kommenden Gegenstände, soweit nothwendig, sicher und dauerhaft verpackt sind. Fehlt diese Verpackung oder ist sie ungenügend, so ist das Gepäckstück gleichwohl anzunehmen, wenn dasselbe nach Ansicht des abfertigenden Beamten zur Beförderung nicht ungeeignet ist. In diesem Falle ist jedoch auf die Rückseite des Gepäckschein-Stammes ein Anerkenntniß des Inhalts „Unverpackt" bzw. „Verpackung mangelhaft" zu setzen und vom Aufgeber zu unterzeichnen. Außerdem ist am Kopfe der Packmeisterkarte das Wort „Anerkenntniß" anzubringen. Wenn gleichzeitig noch andere ordnungsmäßig verpackte Gepäckstücke zu einem und demselben Gepäckscheine aufgeliefert werden, so hat sich das Anerkenntniß nur auf die unverpackten Gegenstände zu erstrecken.

5. Bei Behandlung des Reisegepäcks seitens der mit der Abfertigung und Beförderung desselben betrauten Beamten und Arbeiter ist mit der größten Sorgfalt und Umsicht zu verfahren, damit eine Beschädigung der Gepäckstücke vermieden wird. Die Beförderung von Gepäckstücken hat daher stets nur durch Heben, Tragen oder Fahren, niemals aber durch Schleifen oder Werfen zu erfolgen.

Vgl. hierzu auch die damit übereinstimmenden Bes. Best. der Preuß. Staatsb. zu § 31 und den Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 24. Okt. 1885 E.-V.-Bl. S. 362.

§ 32.

Auflieferung des Gepäcks. Gepäckscheine.

(1) Die Abfertigung des Reisegepäcks erfolgt innerhalb der im § 13 Absatz 1 für den Verkauf von Fahrkarten festgesetzten Zeit.[109])

(2) Die Abfertigung von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufgeliefert ist, kann nicht beansprucht werden. Fahrzeuge, welche zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen werden (§ 30 Absatz 2), müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Abfertigung aufgeliefert werden; auf Zwischenstationen kann auf eine Beförderung derselben mit dem vom Absender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden sind.[110])

(3) Bei Abfertigung des Gepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein auszuhändigen.[111])

(4) Die Gepäckfracht ist bei der Abfertigung zu entrichten.[112])

(5) Wird in dringenden Fällen Gepäck ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung unabgefertigt zur Beförderung zugelassen, so wird es bis zum Zeitpunkt der Abfertigung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen.[113])

(6) Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen ohne Gepäckabfertigung.[114])

1. Die Gepäckfracht wird für je 10 kg erhoben, wobei Zwischenkilogramme für volle 10 kg angenommen und überschiessende Pfennige auf 5 Pfennig abgerundet werden. Als Mindestbetrag werden 0,20 Mark erhoben.
2. Für Fahrräder, welche zur Beförderung als Reisegepäck zur Auflieferung gelangen, werden zum Zwecke der Frachtberechnung folgende Normalgewichte angenommen: für Zweiräder 20 kg, für Dreiräder, und zwar einsitzige 40 kg, zweisitzige 50 kg; wird indessen Verwiegung, soweit die Ausmasse der Stationswage dieselbe zulassen, ausdrücklich verlangt, so ist das derart ermittelte Gewicht der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.
3. Wegen telegraphischer Vorausbestellung von Gepäckscheinen siehe Zusatzbestimmung 1 zu § 13.
4. Die zur Beförderung als Reisegepäck geeigneten Güter können auch ohne Lösung von Fahrkarten zur tarifmässigen Gepäckfracht auf Gepäckschein aufgegeben werden.

§ 32. Abs. 1. [109]) § 32 handelt von den Rechten und Pflichten der Eisenbahn und der Reisenden bei Auflieferung des Reisegepäcks.

Abs. 1 enthält die dem alt. Regl. fehlende Bestimmung, daß die Abfertigung des Reisegepäcks innerhalb der im § 13 Abs. 1 Verk.-Ord. (Anm. 40 S. 79) für den Verkauf der Fahrkarten festgesetzten Zeit zu erfolgen hat. Der abfertigende Beamte hat sich daher vor Abgang eines jeden Zuges mit Personenbeförderung so zeitig einzufinden, daß die Abfertigung des Gepäcks gleichzeitig mit der Eröffnung des Fahrkarten-Verkaufs beginnen kann. (Allgem. Abf.-Vorschr. § 12 Abs. 7.) Wird durch Verschulden der abfertigenden Beamten die Abfertigung bezw. Mitnahme des Reisegepäcks verhindert, so ist die Eisenbahn dem Reisenden zum Ersatze des daraus erwachsenden Schadens verpflichtet.

Die Verk.-Ord. setzt die Lösung einer Fahrkarte zum Zwecke der Abfertigung des Reisegepäcks als Regel voraus. Doch können nach den

Allgem. Zus.-Best. Ziff. 4 zum § 32 die zur Beförderung als Reisegepäck geeigneten Güter auch ohne Lösung von Fahrkarten zur tarifmäßigen Gepäckfracht auf Gepäckschein aufgegeben werden.

Nach den Allgem. Abf.-Vorschr § 12 Abs. 22 erfolgt die Abfertigung von Gepäck und Gütern aller Art ohne Lösung von Fahrkarten nach den hierfür gegebenen besonderen Vorschriften. Die bes. Zus.-Best. f. d. Preuß. Statsb. (X) verweisen hierbei in Betreff des Binnen- u. Staatsbahn-Verkehrs auf die Bestimmungen in § 40 des Eisenbahn- Personen- u. Gepäck-Tarifs Theil I sowie in § 17 der Allg. Abf.-Vorschr. für die Abfertigung von Expreß-gut (s. Verk.-Ord. §§ 39—41).

Nach den bes. Best. der Preuß. Staatsb. zum § 32 Verk.-Ord. Ziff. 5 können Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, ohne Lösung von Fahrkarten von und nach sämmtlichen Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten des preußischen Staats-Eisenbahnnetzes, welche für den Personen-Verkehr und zugleich für den Gepäck-Verkehr eingerichtet sind, zur tarifmäßigen Gepäckfracht (auch zu Schnellzügen, soweit bei einzelnen Zügen eine derartige Beförderung nicht ausgeschlossen wird) auf Gepäckschein aufgegeben werden. In gleicher Weise werden auch die in der Zusatzbestimmung 3 zu § 30 s. oben S. 125 (Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs) bezeichneten Gegenstände unter den daselbst festgesetzten Bedingungen ohne Lösung von Fahrkarten zur Beförderung auf Gepäckschein angenommen. Die Fracht wird hierbei mindestens für 20 kg und, wenn die Beförderung in gewöhnlichen Personenzügen erfolgt, mit mindestens $0{,}_{50}$ Mk., bei einer verlangten Beförderung in Schnellzügen, auch wenn sie nur streckenweise erfolgt, mit mindestens 1 Mark erhoben. Freigewicht wird nicht angerechnet.

Auf Gepäcksendungen, welche die Grenze des Vereins-Zollgebietes überschreiten, findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Nach den Allg. Abf.-Vorschr. § 12 Abs. 20 haben die Gepäck-Abfertigungsstellen darauf zu sehen, daß hinsichtlich zollpflichtiger Gepäckstücke die deshalb bestehenden Vorschriften nicht umgangen werden. Vornehmlich kommen in Betracht: das Vereinszollgesetz v. 1. Juli 1869 (§§ 59-73, 95, 96, 131. 133, 136, 143, 153) und das Regulativ für die zollamtliche Behandlung des Güter- u. Effektentransports auf den Eisenbahnen v. 1. Febr. 1870 nebst Ergänzungs- und Abänderungsbestimmungen

Vergl. auch die Bestimmungen über die zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagiereffekten. Vom 30. Jan. 1892 (Centr.-Bl. f. d. D. R. S. 472 Preuß. E.-V.-Bl. S. 149).

110) Abs. 2 erklärt im Satz 1 im Einklang mit den Erfordernissen des Betriebs die Eisenbahn nicht für verpflichtet, Gepäck mitzunehmen, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufgeliefert ist. Daraus folgt, daß der Reisende bei rechtzeitiger Auflieferung ein Recht auf Beförderung seines Reisegepäcks hat (Schott S. 526 527). Diese Bestimmung steht im Zusammenhange mit § 13 Abs. 1. Die Vorzeigung der Fahrkarte (s. alt. Regl. § 26 Abs. 1) ist nicht mehr aus- § 32. Abs. 2.

drücklich angeordnet, bleibt vielmehr der Verfügung der Eisenbahnverwaltungen vorbehalten. Demgemäß erklären die Allg. Abf.-Vorschr. § 14 Abs. 14 daß, ob und inwieweit die Reisenden bei der Gepäckabfertigung die Fahrkarten vorzuweisen haben und ob die letzteren mit einem Gepäckstempel zu versehen sind, jede Verwaltung bestimmt. Die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staats-Eisenb. schreiben im Anschluß daran vor: Die Annahme des Reisegepäcks findet auf Grund der vorzulegenden Fahrkarten statt, welche nach erfolgter Prüfung mit dem Gepäckstempel auf der Rückseite zu versehen und demnächst zurückzugeben sind.

Die Forderung der Vorzeigung der Fahrkarte fällt aber der Natur der Sache nach da fort, wo in Gemäßheit der Allg. Zus.-Best. Nr. 4 zur Beförderung als Reisegepäck geeignete Güter ohne Lösung von Fahrkarten zur tarifmäßigen Gepäckfracht auf Gepäckschein aufgegeben werden (s. bes. Best. der Preuß. Staatsb. Ziff. 5 z. § 32 u. Allg. Abf.-Vorschr. § 12 Abs. 22).

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 12 Abs. 9 bestimmen ferner in Betreff einer koulanten Anwendung des § 32 Abs. 2 S. 1: Die Bestimmung in § 32 der Verkehrs-Ordnung, wonach die Abfertigung von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäck-Abfertigungsstelle aufgeliefert ist, nicht beansprucht werden kann, hat lediglich den Zweck, unbilligen Anforderungen der Reisenden begegnen zu können. Für die abfertigenden Beamten ist hingegen der Grundsatz maßgebend, daß das Gepäck so lange abzufertigen ist, als dessen Mitgabe noch thunlich ist, ohne den Abgang des Zuges über die fahrplanmäßige Zeit aufzuhalten"; und hierzu die bes. Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb.: „Anträgen von Reisenden auf Zurückgabe aufgelieferter Gepäckstücke ist auch nach erfolgter Verwiegung zu entsprechen, sofern dies Zeit und Umstände gestatten. Von der Erhebung eines Wägegeldes ist abzusehen".

Nach Satz 2 müssen Fahrzeuge, welche nach § 30 Abs. 2 Verk.-Ord. zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen werden (s. Anm. 104 S. 127 u. Anm. 21 S. 46) mit Rücksicht auf die für die Abfertigung entstehenden besonderen Schwierigkeiten, wenn die Beförderung von der Zug-Ausgangsstation erfolgen soll, 2 Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens 1 Stunde vorher aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann die Mitnahme mit dem vom Absender gewünschten Zuge nur dann erwartet werden, wenn die Anmeldung 24 Stunden vorher stattgefunden hat.

Vergl. über die Abfertigung von Fahrzeugen bei den Gepäckabfertigungsstellen mit Personenzügen: Allg. Abf.-Vorschr. § 22 Abs. 2, und ferner in Betreff der Abfertigung und Auslieferung von Fahrzeugen überhaupt: Abschn. V des deutschen Eisenb.-Güt. Tarifs u. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 22 §§ 61—63.

§ 32. Abs. 3. [111]) Abs. 3 gewährt dem Reisenden das Recht, bei Abfertigung des Gepäcks einen Gepäckschein zu fordern. s. Muster dess. S. 136. 137). Hierbei kann die Eisenbahn die Vorzeigung der Fahrkarte verlangen. Die Allg. Abf.-Vorschr. § 12 Abs. 14 überlassen dies der Bestimmung einer jeden Verwaltung. Die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatb. VI erfordern die Vorlegung der Fahrkarte (s. Anm. 110 S. 133 ff.)

Der Gepäckschein gehört, wie der Frachtbrief und der Ladenschein, zur Kategorie der Transportpapiere. Von ersterem unterscheidet er sich dadurch, daß er nicht vom Absender der Eisenbahn als Begleitbrief des Guts ausgestellt (Art. 391 H.-G.-B.), sondern, gerade umgekehrt, von der Eisenbahn dem Absender sowohl als Bescheinigung über den Empfang des Gepäcks und als Beweisurkunde über den Abschluß des Frachtvertrages, zugleich aber auch als Legitimationspapier für dessen Rückgabe verabfolgt wird. (Schott S. 521.) Er ähnelt hiernach mehr dem Ladescheine (Art. 414, 417, 418 H.-G.-B.), wenngleich er sich auch von diesem sehr wesentlich durch den ganz anderen Verkehrszweck und in den Rechtswirkungen unterscheidet (s. Art. 415 H.-G.-B.). Bei jedem regelmäßig expedirten Gepäck, für welches eine auf der Gewichtsermittelung beruhende Entschädigung nach den Bestimmungen des Betriebsreglements sc. Verk.-Ord. und des Handelsgesetzbuches zu leisten ist, ist die Ausgabe von Blechmarken unzulässig, vielmehr die Ausfertigung von Gepäckscheinen ausnahmslos erforderlich. Dagegen ist es gestattet, Reisegepäck, welches bahnamtlich nicht abgefertigt ist, gegen Auslieferung numerirter Blechmarken an die Aufgeber im Gepäckwagen bezw. dem Gepäckraum zuzulassen. (Schreiben des R.-E.-A. vom 3. April 1884, 732 T; Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 10 April 1884 IV T 1844)

Nach den Allg. Abf.-Vorschr. § 12 erfolgt die Abfertigung des Reisegepäcks von der Zugangsstation entweder nach der Zielstation, oder, auf Antrag des Reisenden, nach einer Zwischenstation, auf welcher der betreffende Zug fahrplanmäßig anhält. In letzterem Falle ist auf der Rückseite der Fahrkarte, wenn bei der Abfertigung auf diese Freigepäck gewährt wird, handschriftlich zu vermerken: „Gepäck bis ...... (Bezeichnung der Station)." Gegen Vorlage mehrerer im gebrochenen Verkehr gelösten und an einander anschließenden Rückfahrkarten findet auf Verlangen bei der Rückfahrt direkte Abfertigung des Gepäcks auf die ursprüngliche Ausgangsstation statt, soweit direkte Gepäck-Frachtsätze bestehen und für die ganze in Betracht kommende Strecke gleichmäßige Bestimmungen über Gewährung oder Nichtgewährung von Freigepäck auf Rückfahrkarten gelten. (Nach den Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. (VII u VIII) findet die direkte Abfertigung auch dann statt, wenn an Stelle von Rückfahrkarten einfache Fahrkarten und anschließende, zur Rückfahrt noch nicht benutzte Rückfahrkarten vorgezeigt werden. Ferner kann im Binnen- und Staatsbahn-Verkehr, sofern Ueberfracht nicht zu erheben ist, die direkte Abfertigung nach der Ausgangsstation auch dann erfolgen, wenn direkte Gepäckfrachtsätze dorthin nicht bestehen). Das auf Freifahrtausweise (Freikarten sowohl als Freifahrtscheine) zur Auslieferung gelangende Reisegepäck ist insoweit, als auf den Freifahrtausweis Freigepäck gewährt und das Gewicht des zulässigen Freigepäcks (25 kg) nicht überschritten wird, von und nach allen zur Gepäckabfertigung eingerichteten Stationen der dem Verkehrs-Verbande angehörenden Bahnen direkt abzufertigen. In denjenigen Fällen, in welchen das Gewicht des Gepäcks 25 kg übersteigt, also Ueberfracht zu bezahlen ist, sind die Betheiligten, sofern ein direkter Gepäcktarifsatz im Allgemeinen nicht besteht, auf die Zulässigkeit der telegraphischen Vorausbestellung von Gepäckscheinen aufmerksam zu machen. Diese direkte Ab-

fertigung kann indeß dann nicht erfolgen, wenn zwischen der Aufgabe- und Endstation Orte mit getrennten Stationen berührt werden, zwischen welchen eine Ueberführung von Reisegepäck eisenbahnseitig nicht bewirkt wird. In diesem Falle erfolgt die Abfertigung vielmehr nur bis zu der betreffenden Zwischenstation. Bei der Abfertigung ist der in den Freifahrtscheinen etwa eingetragene Weg und Endpunkt zu berücksichtigen, anderenfalls ist der Wunsch des Reisenden maßgebend.

Die Absendung des Reisegepäcks erfolgt im Allgemeinen mit demjenigen Zuge, welchen der Eigenthümer selbst zur Fahrt benutzt. Nach den Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. (V) ist jedoch, wenn ein Personenzug von einem nach demselben Bestimmungsorte führenden, später abgelassenen Schnellzuge überholt wird, und der letztere somit den gemeinschaftlichen Bestimmungsort früher erreicht, das dorthin zur Aufgabe kommende oder von einer Anschlußbahn übergehende Reisegepäck in der Regel nicht mit dem zuerst abgehenden, sondern mit dem auf der Bestimmungsstation zuerst ankommenden Zuge zu befördern, sofern nicht etwa von den in Zweifelsfällen stets zu befragenden Reisenden das Gegentheil ausdrücklich verlangt wird. Das hiernach mit Schnellzug zu befördernde Gut ist mit dem Beklebezettel „Schnellzug" zu versehen (s. auch Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 18./11. 1891 E.-V.-Bl. S. 175).

Vgl. im Uebrigen in Betreff der Form, des Inhalts, der Ausfüllung und sonstigen Behandlung des Gepäckscheins insbesondere auch soweit zollpflichtige Gegenstände in Betracht kommen: § 12 Allg. Abf.-Vorschr. Abs. 1—8, 16—21.

Auf die telegraphische Vorausbestellung von Gepäckscheinen finden die oben § 13 mitgetheilten Vorschriften Anwendung (s. Allg. Zus.-Best. Ziff. 3 z. § 32 Verk.-Ord).

Bezüglich der Abfertigung von Militärgepäck wird auf die Friedens- und Kriegs-Transportordnung, den Militärtarif und die hierzu erlassenen Dienst-Vorschriften der Eisenbahn-Verwaltungen hingewiesen.

Muster eines Gepäckscheins.

Datum.	Firma der Eisenbahn-Verwaltung.	Wirkliches Gewicht. kg	Bezahltes Gewicht. kg	Fracht und Frachtzuschlag. ℳ	₰
	Gepäckschein Nr.				
	über ... Stück, auf ... Fahrkarten				
	von ...				
Zug Nr.	**nach** ...				
	über ...				
	... ℳ Interesse an der Lieferung.				
	Siehe Rückseite!				

Vorderseite des Gepäckscheins.

Die Beförderung erfolgt nach Maßgabe des Tarifs.

Gegen Rückgabe dieses Scheins wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert.

Der Reisende hat bei der Zoll-Revision persönlich anwesend zu sein.

Rückseite des Gepäckscheins.

[112]) Abs. 4 verpflichtet den Reisenden die Gepäckfracht bei der Abfertigung zu entrichten. Die Entrichtung muß alsbald — Zug um Zug — erfolgen. Die Androhung in der analogen Vorschrift des alt. Regl. (§ 26 Abs. 4) „bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt" ist zwar fortgefallen; jedoch nur, weil dies selbstverständlich ist. Denn ohne Leistung braucht eine Gegenleistung nicht gewährt zu werden. § 32. Abs. 4

Die Pflicht der Gepäckfrachtentrichtung liegt aber dem Reisenden nur dann ob, wenn die Beförderung des Gepäcks gegen besondere Vergütung zu erfolgen hat. Ob die Beförderung des Reisegepäcks mit oder ohne Vergütung zu erfolgen hat, richtet sich nach den tarifarischen Bestimmungen über Freigepäck. Insoweit Gebührenfreiheit gewährt wird, wird das Reisegepäck als Freigepäck bezeichnet. Da aber zum Reisegepäck begrifflich nur die zu den persönlichen Reisebedürfnissen des Passagiers (bezw. seiner Angehörigen) dienenden Gegenstände gehören (s. oben Anm. 103 S. 126 ff. und Anm. 121 S. 146 ff.), so ist das Recht auf Freigepäck weder ganz noch theilweise auf dritte Personen übertragbar, sondern an die Person des Billetinhabers geknüpft (s. de Jonge im Preuß. Eisenb.-Arch. 1888 S. 486 f., A. M. Fleischer, Wiener Gerichtshalle vom 31. Oktober 1887). Eine bewußt rechtswidrige Uebertragung des Rechts auf Freigepäck auf dritte Personen unter Täuschung des Eisenbahnabfertigungspersonals kann daher den Thatbestand des Betruges bilden.

Nach den allgem. Zus.-Best. z. § 32 (Ziff. 1 und 2) wird die Gepäckfracht für je 10 kg erhoben, wobei Zwischenkilogramme für volle 10 kg angenommen und überschießende Pfennige auf 5 Pfennig aufgerundet werden. Als Mindestbetrag werden 0,20 Mark erhoben. Für Fahrräder, welche zur Beförderung als Reisegepäck zur Auflieferung gelangen, werden zum Zwecke der Frachtberechnung folgende Normalgewichte angenommen: für Zweiräder 20 kg, für Dreiräder, und zwar einsitzige 40 kg, zweisitzige 50 kg; wird indessen Verwiegung, soweit die Ausmaße der Stationswaage dieselbe zulassen,

ausdrücklich verlangt, so ist das derart ermittelte Gewicht der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.

Die bes. Best. der Preuß. Staatsb. bestimmen: 1. 25 kg Freigepäck (auf Kinderfahrkarten 12 kg Freigepäck) werden gewährt: a. auf jede einfache Fahrkarte der ersten drei Wagenklassen, b. auf jede Rückfahrkarte von mindestens dreitägiger Gültigkeitsdauer. (Wenn zur Benutzung eines Platzes in einer höheren Wagenklasse oder in einer höheren Zuggattung mehrere Fahrkarten ausgegeben werden, so gelten dieselben für die Berechnung des Gepäck-Freigewichts nur als eine Fahrkarte.) c. auf jede Militärfahrkarte, auch bei den zu milden Zwecken gewährten Fahrpreis-Ermäßigungen (vgl. Zusatzbestimmung V zu § 11 der Verk.-Ord., Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs).

Freigepäck wird nicht gewährt: a. auf Fahrkarten IV. Klasse, b. auf Zeitkarten aller Art (vergl. besondere Bestimmungen zu § 11 der Verk.-Ord. Seite —, c. auf Arbeiter-Wochenkarten und Arbeiter-Rückfahrkarten (vgl. bes. Best. zu § 11 der Verk.-Ord. S. —, d. auf Fahrkarten bezw. Beförderungsscheine zu Gesellschaftsfahrten, akademischen Ausflügen, Schulfahrten und Reisen nach und von Ferien-Kolonien (vergl. Zusatzbestimmung IV zu § 11 der Verk.-Ord., Theil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarifs), e. auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte. Inwieweit bei festen Rundreiseheften, bei Sommerkarten oder bei Rückfahrkarten von eintägiger Geltungsdauer Freigepäck anzurechnen ist, wird besonders bekannt gemacht. 2. Wird das Reisegepäck mehrerer zusammengehörender und nach einer und derselben Bestimmungsstation reisender Personen zur Abfertigung auf einen Gepäckschein zusammen aufgegeben, so ist das Freigewicht nach der Zahl der betreffenden Fahrkarten bezw. Kinderfahrkarten zu berechnen. 3. Wenn Reisegepäck wegen Zeitmangels auf der Abgangsstation ausnahmsweise unabgefertigt mitgenommen wird, so dürfen bei der nachträglichen Abfertigung auf einer Unterwegs- oder auf der Bestimmungsstation nicht mehr als 25 kg bezw. 12 kg Freigewicht auf dasselbe in Anrechnung gebracht werden, auch wenn mehrere Fahrkarten vorgezeigt werden sollten, wenn nicht bei der Uebernahme des Gepäcks durch die betreffenden Beamten festgestellt worden ist, daß das Gepäck auf mehrere Fahrkarten anzurechnen ist. 4. Die Abfertigung von Gepäck unter Gewährung des tarifmäßigen Freigewichts ist nicht nur nach der auf der Fahrkarte angegebenen Bestimmungsstation, sondern auch nach einer vor der Bestimmungsstation gelegenen Station der betreffenden Eisenbahnlinie zulässig. Desgleichen kann Gepäck auch von einer Zwischenstation aus unter Gewährung des tarifmäßigen Freigewichts abgefertigt werden, sofern aus den Fahrtausweisen hervorgeht, daß auf dieselben für die Reststrecke Gepäck noch nicht aufgegeben war. Auf Reisegepäck, welches auf einer Unterwegsstation zu schon früher aufgegebenem und auf der Abgangsstation abgefertigtem Gepäck aufgeliefert wird, kommt Freigewicht nicht in Anrechnung. Die Gepäckfracht ist vielmehr für das volle Gewicht zu entrichten.

§ 32. Abs. 5. [113]) Abs. 5 bestimmt, daß wenn in dringenden Fällen Gepäck ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung unabgefertigt zur Beförderung zugelassen wird, dasselbe bis zum Zeitpunkt der Abfertigung

als zum Transport aufgegeben nicht angesehen wird, d. h. es ist zwar auch in Betreff solchen Gepäcks ein Frachtvertrag abgeschlossen (nicht ein bloßer „Verwahrungsvertrag" — wie Endemann, R. d. E. S. 681 meint — denn die Eisenbahn ist doch zum Transport verpflichtet), aber nicht durch die vorgeschriebene formelle Abfertigung oder Aufgabe, das Gepäck ist daher unabgefertigt oder — nach dem eisenbahntechnischen Ausdruck — nicht aufgegeben — (s. Anm. 121 S. 147). Dies hat zur Folge, daß darauf der in Gemäßheit des Art. 425 Ziff. 1 (s. Anm. 121 S 147) in der Verk.-Ord. § 34 Abs. 5 enthaltene Befreiungsvertrag Anwendung findet, mithin ebenso wie für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§ 28) nur gehaftet wird, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird, alsdann aber auch in dem im § 88 Verk.-Ord. bezeichneten Umfange. Dagegen ist der Befreiungsvertrag aus Art. 425 Ziff. 2 (§ 34 Abs. 3 Verk.-Ord.) auf solches Gepäck nicht anwendbar, weil es nicht zum „Transport aufgegeben" ist (s. Anm. 121 S. 147, 148, vgl. auch Schott S. 496).

Vgl. über die dienstliche Behandlung des unabgefertigten Gepäcks: Allg. Abf.-Vorschr. § 13 u. § 14 Abs. 4.

Die Zulassung von unabgefertigtem Reisegepäck kann erfolgen, sie braucht aber nicht und ist in das Ermessen des abfertigenden Beamten gestellt. Sie soll mit Rücksicht auf die damit verbundenen Schwierigkeiten nur ausnahmsweise erfolgen und nur in dringenden Fällen, eine Voraussetzung, welche der abfertigende Beamte festzustellen hat. Auch geschieht die Zulassung stets nur unter Vorbehalt späterer Abfertigung, welche sobald wie angängig vorgenommen werden muß.

[114]) Abs. 6 dehnt die Bestimmung des Abs. 5 generell auf die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen ohne Gepäckabfertigung aus. Wird auf diesen unter den Voraussetzungen des Abs. 5 Reisegepäck zur Beförderung zugelassen — was Mangels der betreffenden Vorrichtungen nicht anders, als ohne Abfertigung geschehen kann — so wird solches Gepäck gleichfalls bis zum Zeitpunkt der Abfertigung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen und demgemäß formell und materiell — wie in der Anm. 113 angegeben — behandelt. § 32. Abs. 6.

§ 33.

Auslieferung des Gepäcks.

(1) Das Gepäck wird nur gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen.[115])

(2) Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Ausladung und

Ausgabe sowie zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist.[116])

(3) Werden Gepäckstücke innerhalb 24 Stunden, Fahrzeuge innerhalb 2 Stunden nach Ankunft des Zuges nicht abgeholt, so ist das tarifmäßige Lagergeld oder Standgeld zu entrichten. Kommt das Fahrzeug nach 6 Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet.[117])

(4) Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.[118])

(5) In der Regel ist das Gepäck nur auf der Station auszuliefern, wohin es abgefertigt ist. Das Gepäck kann jedoch auf Verlangen des Reisenden, sofern Zeit und Umstände sowie Zoll- und Steuervorschriften es gestatten, auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzugeben und die Fahrkarte vorzuzeigen.[119])

(6) Fahrzeuge, welche unterwegs in einen anderen Zug übergehen müssen, brauchen erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge am Bestimmungsorte einzutreffen.[120])

1. Das Lagergeld für Reisegepäck, welches länger als 24 Stunden nach der Ankunft lagert, beträgt für jeden Tag nach Ablauf der Abholungsfrist 20 Pfennig für jedes Stück.
2. Verlangt ein Reisender bei Auslieferung seines Gepäcks dessen Verwiegung, so ist dem Antrage zu entsprechen. Ergiebt die Nachwiegung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Fehlgewicht, so wird eine Wägegebühr von 5 Pfennig für je, wenn auch nur angefangene 100 kg erhoben.

§ 33. Abs. 1. [115]) § 33 trifft über die Auslieferung der Gepäcks Bestimmung. Abs. 1 legt dem Gepäckscheine eine den Inhaberpapieren eigene Wirkung insofern bei, als bestimmt ist, daß dem Inhaber des Scheines, ohne daß die Verwaltung dessen Legitimation zu prüfen verpflichtet ist, das Gepäck, und zwar nur gegen Rückgabe des Scheins (bezw. diese ersetzende Kauteln Abs. 4) ausgeliefert wird. Geräth also der Gepäckschein in fremde Hände und wird das Gepäck an einen unredlichen ꝛc. Inhaber des Scheins ausgeliefert, so ist die Bahn dafür nicht verantwortlich (Epstein S. 17, Schott S. 521, Endemann, R. d. E. S. 683). Ob aber aus dieser singulären, dem Bedürfnisse

des Eisenbahnverkehrs entsprechenden Bestimmung, — wie Thöl III § 54 S. 113 will (vgl. auch Wehrmann S. 125 u. Endemann a. a. O. S. 683) — zu folgern ist, daß auf den auf Inhaber lautenden Gepäckschein die Rechtssätze über Inhaberpapiere überhaupt anzuwenden seien, und derselbe nicht vielmehr im Uebrigen nur als eine Beweisurkunde über den Empfang (Empfangsschein) und die Vertragsabreden anzusehen sei, erscheint um so zweifelhafter, als der Zweck des Gepäckscheines keineswegs darauf gerichtet ist, als negoziables Verkehrspapier zu dienen, und Abs. 1 nur den speziellen Zweck hat, die Eisenbahnen von einer nach den Verkehrsverhältnissen undurchführbaren Prüfungspflicht zu liberiren. Die in der analogen Stelle des alt. Regl. (§ 28 Abs. 1 Satz 2) enthaltene Bestimmung, daß die Bahn durch Auslieferung des Gepäcks gegen Rückgabe des Scheins von jedem weiteren Anspruche befreit ist, ist mit Recht in Fortfall gebracht. Denn eine derartige Vereinbarung war mit Art. 408 Abs. 2 Art. 418 H.-G.-B. nicht vereinbar. Epstein S. 17, 28, Kühlwetter S. 28 Anm. 1, Thöl S. 113, W. Koch, Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. S. 482, 483, Drilling S. 24, Steinbach S. 204, 205, Endemann a. a. O., S. 685.) Der Besitz des Gepäckscheins seitens der Eisenbahn begründet aber nur eine durch Gegenbeweis widerlegbare Präsumtion, daß das Gepäck ausgeliefert worden ist (Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 19 S. 620). Uebergiebt der Passagier den Gepäckschein einem Beamten ohne Empfangnahme des Gepäcks, damit dieser im Interesse des nicht sofort auffindbaren Gepäcks weiter thätig sei, so ertheilt er dem Beamten einen privaten Auftrag und kann die Bahn nicht verantwortlich machen, wenn dieser später das Gepäck an eine nicht legitimirte Person ausliefert. (Ob.-App.-Ger. Rostock unterm 2. Februar 1868, D. E.-Z. 1868 S. 577.)

Nach den Allg. Zus.-Best. Ziff. 2 z. § 33 ist, wenn ein Reisender bei Auslieferung seines Gepäcks dessen Verwiegung verlangt, dem Antrage zu entsprechen. Ergiebt die Nachwiegung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Fehlgewicht, so wird eine Wägegebühr von 5 Pfennig für je wenn auch nur angefangene 100 Kg. erhoben.

Die Zus.-Best. XII f. d. Preuß. Staatsb. z. d. Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 13 bestimmen, daß die zur Erhebung gekommene Wägegebühr auf dem Gepäckschein zu vermerken ist.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 11 bestimmen, daß die Auslieferung der ohne Lösung von Fahrkarten abgefertigten Gepäckstücke (s. Anm. 109 S. 133) nach den hierfür erlassenen besonderen Bestimmungen erfolgt. Die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. VII verweisen in Betreff des Binnen- u. Staatsbahnverkehrs auf die Bestimmungen im § 40 des Eisenb.-Pers.- und Gepäck-Tarifs Theil I und die Zus.-Best. III zum § 17 der Allg. Abf.-Vorschr. über die Abfertigung von Expreßgut. Die bes. Best. der Preuß. Staasb. 1, 2 z. § 33 schreiben vor, daß die Auslieferung der nach Maßgabe der Bes. Best. 5 zu § 32 ohne Lösung von Fahrkarten beförderten Güter, wenn die Sendung mit der vollen Adresse des Empfängers versehen ist und der Gepäckschein der Sendung beigegeben wird, nach den für den Güterverkehr bestehenden Vorschriften erfolgt, sofern nicht der Empfänger sich ohne Auf-

forderung zur Empfangnahme meldet und Bedenken gegen seine Empfangs-Berechtigung nicht obwalten. Ist der Gepäckschein dem Absender des Gutes ausgehändigt, so erfolgt die Auslieferung am Bestimmungsorte gegen Auslieferung des Gepäckscheins.

§ 33. Abs. 2. 116) Nach Abs. 2 hat der Inhaber des Gepäckscheins das **Abnahmerecht**, d. h. er ist **berechtigt** am Bestimmungsorte (s. jedoch Abs. 5 Anm. 119) die **sofortige** Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist. Den Ablauf dieser Zeit muß der Gepäckscheinsinhaber abwarten. Nach dieser Zeit ist er aber zur Forderung auf sofortige Auslieferung befugt und darf nicht etwa auf die Ausgabe während bestimmter Abfertigungsstunden verwiesen werden. Jeder Verzug in der Auslieferung macht die Bahnverwaltung für den daraus entstehenden Schaden haftbar.

Die **Allg. Abf.-Vorschr.** § 16 Abs. 1 bestimmen, daß die Auslieferung des Gepäcks gegen Rückgabe des Gepäckscheins gemäß § 33 der Verkehrs-Ordnung **im Geschäftsraum** der Gepäck-Abfertigungsstelle oder, soweit nicht Zoll- oder Steuer-Vorschriften oder örtliche Einrichtungen entgegenstehen, auf Wunsch des Reisenden nach ordnungsmäßiger Entladung **am Gepäckwagen** stattfindet. Und hierzu die **Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsbahnen**: Den Reisenden, welche sich durch Vorzeigung des Gepäckscheins als zur Empfangnahme des zugehörigen, bereits ausgeladenen und von ihnen bezeichneten Gepäcks ausweisen, ist dieses auf Verlangen bereits auf dem Bahnsteig, und ohne die Entladung aller übrigen Stücke abzuwarten, unverzüglich auszuantworten, wo die örtlichen Verhältnisse dies irgend zulassen (s. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 30./4. u. 6./6. 1892 E.-V.-Bl. 1892. S. 136).

Nach den **Allg. Abf.-Vorschr.** § 16 Abs. 12 u. 14 ist, falls Gepäckstücke fehlen, beschädigt eingehen oder überzählig sind, nach der **Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern** zu verfahren. Dem Reisenden, welchem das Gepäck nicht ausgeliefert werden kann, ist auf Verlangen **Tag und Stunde** der geschehenen **Abforderung zu bescheinigen**.

Bei der Auslieferung **zollpflichtiger** Gepäckstücke haben die Gepäckabfertigungsstellen ebenso wie bei der Auflieferung darauf zu sehen, daß die bezüglichen Vorschriften nicht umgangen werden. Unter Zollkontrole abgefertigtes Gepäck darf daher erst nach Erfüllung der in Frage kommenden Zollvorschriften ausgehändigt werden.

Vgl **Allg. Abf.-Vorschr.** § 12 Abs. 20, 21 u. **Zus.-Best. f. d. Preuß.** Staatsb. II. z. § 16 Abs. 1. a. a. O.

Vgl. die **Ausführ.-Vorschr.** für d. **Preuß. Staatsb.**, betr. das Verfahren beim Fehlen und Ueberzähligsein von Reisegepäck. Vom 29. Mai 1892 (E.-V.-Bl. 1892 S. 134).

§ 33. Abs. 3

[117]) Nach Abs. 3 hat der Reisende die Abnahmepflicht, d. h. er ist verpflichtet, Gepäckstücke innerhalb 24 Stunden, Fahrzeuge innerhalb 2 Stunden nach Ankunft des Zuges abzuholen, — widrigenfalls er das tarifmäßige Lagergeld oder Standgeld zu entrichten hat. Nur bei Fahrzeugen tritt mit Rücksicht auf die Kürze der Abholungsfrist die Vergünstigung ein, daß wenn dieselben nach 6 Uhr Abends ankommen, die Abholungsfrist erst vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet wird. (Vgl. „Allgemeine Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen" im Anhange.) Wie das Abnahmerecht (Abs. 2 f Anm. 116), so beginnt auch die Abnahmepflicht des Reisenden mit der Ankunft des Gepäcks bezw. der Fahrzeuge auf der Bestimmungsstation und soll innerhalb der nächsten 24 Stunden bezw. 2 Stunden ausgeübt werden. Mit Ablauf derselben kommt der Reisende ohne Weiteres in Verzug, da er wegen seines Unbekanntseins nicht besonders gemahnt werden kann. Daß er erst nach Ablauf der 8tägigen Reklamationsfrist (Verk.-Ord. § 34 Abs. 3 f. Anm. 123) in Verzug gerathe, wie Thöl III. S. 196 N. 5 meint, ist unbegründet (f. Schott S 498, 499). Die Bahnverwaltung ist dem Passagier, welcher sich wegen Nichtausfolgung seiner bei ihr in Verwahrung befindlichen Gepäckstücke an der Weiterreise gehindert sieht, nur dann zum Ersatze des betr. Schadens verpflichtet, wenn die Ausfolgung des Gepäcks innerhalb der reglementsmäßig bestimmten Abfertigungsstunden begehrt worden ist (Oesterr. Oberst. Ger.-H. unterm 3. August 1876 Z. 7143. Röll Nr. 190). Der Reisende kann also z. B. nicht während der Nacht- oder Mittagsstunden, wo die Abfertigungsstelle bestimmungsmäßig geschlossen ist, die Auslieferung fordern. Voraussetzung für die Lager- bezw. Standgeldpflichtigkeit des Reisenden ist, daß das Gepäck bezw. Fahrzeug mit dem Aufgabezuge zugleich anlangt. Denn kommt es verspätet (mit einem späteren Zuge) an, so kann es nicht Sache des Reisenden sein, den Moment der Ankunft abzuwarten und von da ab die 24 bezw. 2stündige Frist innezuhalten. Nur wenn gemäß Abs. 6 (f. Anm. 120) Fahrzeuge unterwegs in einen anderen Zug übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge am Bestimmungsort einzutreffen und muß der Reisende ꝛc. event. die Ankunft dieses Zuges abwarten. Die 2stündige Abholungsfrist beginnt in diesem Falle selbstredend erst mit Ankunft des das Fahrzeug mitbringenden Zuges.

Nach den Allg. Zuf.-Best. 1 z. § 33 Verk.-Ord. beträgt das Lagergeld für Reisegepäck, welches länger als 24 Stunden nach der Ankunft lagert, für jeden Tag nach Ablauf der Abholungsfrist 20 Pfennig für jedes Stück.

Nach den Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 7 sind die von den Reisenden nicht sogleich abgenommenen Gepäckstücke den besonderen Bestimmungen entsprechend sicher aufzubewahren. Die Bes. Best. f. d. Preuß. Staatsb. (IV—VI) fügen hinzu, daß den Anträgen der Reisenden auf nur theilweise Abnahme ihres abgefertigt eingehenden Reisegepäcks Folge zu geben ist. In solchen Fällen sind die sofort zur Auslieferung gelangenden Gepäckstücke nach Anzahl und Gewicht als verausgabt auf der Rückseite des Gepäckscheins zu vermerken, und ist letzterer sodann dem Reisenden zum Zwecke der späteren Empfangnahme der übrigen Gepäckstücke wieder zu übergeben. Das etwa er-

hobene Lagergeld ist unter Angabe der Lagerzeit **auf dem Gepäckschein** zu vermerken. Die Nachsendung nicht abgenommener Gepäckstücke hat, wenn der Reisende nicht anderweite Bestimmungen getroffen hat, als **Eilgut** unter Erhebung der tarifmäßigen Fracht zu erfolgen.

§ 33. Abs. 4.

[118]) **Abs. 4** verpflichtet die Bahn in Ergänzung des Abs. 1, wenn der Gepäckschein nicht beigebracht wird, das Gepäck nur unter folgenden Voraussetzungen auszuhändigen:

1. nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung,
2. gegen Ausstellung eines Reverses,
3. nach Umständen gegen Sicherheit.

Es müßte eigentlich heißen „verpflichtet und **berechtigt**“, denn die Bahn ist nicht nur zur Aushändigung nach Erfüllung dieser Voraussetzungen verpflichtet, sondern sie ist auch nur unter diesen Kautelen hierzu berechtigt, wenn sie sich dem sich nachträglich meldenden legalen Inhaber des Gepäckscheins nicht ersatzpflichtig machen will. Ueber die Form des Reverses sowie über die Art der Sicherheit ist in der Verk.-Ord. nichts bestimmt.

Die **Allg. Abf.-Vorsch.** § 16 Abs. 3—6 bestimmen: Wenn ein Reisender den Gepäckschein nicht zurückgeben kann, so darf gemäß § 33 der Verk.-Ord. die Auslieferung des Gepäcks nur nach zuverlässigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines **Reverses** gemäß nachstehendem Muster und nach Umständen gegen Sicherheit erfolgen.

Revers.

Ich bescheinige hiermit, daß ich das/die von mir der Gepäck-Abfertigungsstelle in .... zur Beförderung nach .... am ...... ten .... 18 .. übergebene......, mit № ...... bezeichnete...... Stück Gepäck ohne Rückgabe des mir darüber ausgestellten und mir abhanden gekommenen Gepäckscheins von der Gepäck-Abfertigungsstelle zu .... heute ausgeliefert erhalten habe.

Ich erkläre hiermit, aus dem Gepäckscheine meinerseits keine Rechte geltend zu machen, und verpflichte mich außerdem, die Eisenbahn gegen alle Ansprüche eines Dritten vollständig zu vertreten.

............, ... ten .... 18.... .

N. N.

Daß der Aussteller sich durch .... ausgewiesen hat, bescheinigt

............, ... ten .... 18......

Die Gepäck-Abfertigungsstelle.

Die **Sicherheit** kann durch schriftliche Bürgschaftsleistung oder Hinterlegung baaren Geldes bestellt werden. Von der Bestellung einer Sicherheit ist, falls dies mit Rücksicht auf die Persönlichkeit des Reisenden unbedenklich erscheint, abzusehen. Anderenfalls genügt die Bürgschaftsleistung einer sicheren Person. Wenn die Hinterlegung einer Geldsumme als Sicherheit für erforderlich erachtet wird, so ist deren Höhe nach dem vollen Werthe der Gepäcksendung zu bemessen.

119) Abs. 5 stellt zwar als Regel hin, daß das Gepäck nur auf der Bestimmungsstation verabfolgt werden soll, gestattet aber zur Verkehrs-erleichterung auch ausnahmsweise auf Verlangen des Reisenden die Ausfolgung des Gepäcks (wohl auch theilweise) unterwegs, d. h. auf einer vorliegenden Station (natürlich ohne Rückvergütung der Transportkosten, Jaruschon-Jarociewicz, S. 11), jedoch unter den Voraussetzungen: (§ 33. Abs. 5.)

1. daß Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten,
2. der Reisende bei der Auslieferung den Gepäckschein zurückstellt und die Fahrkarte vorzeigt.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 8 u. 9 bestimmen hierzu: Werden unter Erfüllung der in § 33 der Verk.-Ord. festgestellten Bedingungen Gepäckstücke schon auf einer vor dem Bestimmungsorte gelegenen Station verabfolgt, so ist der etwa auf der Fahrkarte aufgedruckte Gepäckstempel zu durchstreichen, die letztere mit dem Vermerk: „Gepäck in . . . . (Station) ausgehändigt" zu versehen, und der dem Reisenden abgenommene Gepäckschein dem Packmeister auszuhändigen, welcher denselben an die Abfertigungsstelle der Bestimmungsstation mit entsprechendem Vermerk auf der Rückseite versehen an Stelle des Gepäcks abzugeben hat. Wird das Gepäck später bei der Fortsetzung der Reise wieder aufgegeben, so ist dasselbe von Neuem abzufertigen und die Fracht, ohne Anrechnung der bereits gezahlten, zu berechnen.

120) Abs. 6 fehlte dem alten Reglement. Die Aufnahme der bezüglichen Bestimmung ist mit Rücksicht auf die im Falle des Uebergangs von Fahrzeugen unterwegs in einen andern Zug erforderlichen Manipulationen des Betriebs nothwendig geworden. Abs. 6 ist für den Beginn der im Abs. 3 für Fahrzeuge vorgeschriebenen Abholungsfrist von Bedeutung (s. Anm. 117). (§ 33. Abs. 6.)

Vgl. „Allgemeine Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen" im Anhange.

§ 34.

Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck.

(1) Für das zur Beförderung übernommene Reisegepäck haftet die Eisenbahn nach den für die Beförderung von Gütern (Abschnitt VIII) geltenden Bestimmungen, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind und sich aus den Bestimmungen des gegenwärtigen Abschnittes nicht Abweichungen ergeben.[121])

(2) Die etwaige Deklaration des Interesses an der Lieferung ist spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, an der Gepäckabfertigungsstelle unter Zahlung des tarifmäßigen Frachtzuschlages (§ 84 Absatz 3) abzugeben; sie hat nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepäckschein vermerkt ist.[122])

(3) Die Eisenbahn ist von jeder Haftung für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 33) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.[123])

(4) Der Reisende, welchem das Gepäck nicht ausgeliefert wird, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung bescheinigt werde.[124])

(5) Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zur Beförderung aufgegeben worden ist (§§ 28 und 32), sowie von Gegenständen, welche in den Fahrzeugen belassen sind (§ 30), wird nur gehaftet, wenn ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen ist.[125])

Der für Deklaration des Interesses an der Lieferung zu erhebende, auf zehntel Mark aufwärts abzurundende Frachtzuschlag beträgt 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 km, mindestens 40 Pfennig.

§ 34. Abs. 1. [121]) Der § 34 handelt von der Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck. Den Normen des § 34 liegt der Art. 425 H.-G.-B. zu Grunde. Wie in der Einleitung (S. 6—8) bereits erörtert, ist den Eisenbahnen grundsätzlich durch Art. 423 H.-G.-B. verboten, die den Frachtführern durch die Art. 395, 396, 397, 400, 401, 408 auferlegte gesetzliche Verpflichtung zum Schadensersatze, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung oder auf die Beweislast zu ihrem Vortheile durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken, außer soweit solches durch die Art. 424 bis 431 H.-G.-B. zugelassen ist, — und sind alle dem entgegenstehende Vertragsbestimmungen ohne rechtliche Wirkung.

In Betreff des Reisegepäcks gestattet Art. 425 H.-G.-B. den Eisenbahnen eine vertrags- (bezw. reglements-)mäßige Beschränkung dieser Haftpflicht durch folgende Bestimmungen:

In Ansehung des Reisegepäcks kann bedungen werden:

1. daß für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird. Dasselbe kann in Ansehung von Reisegepäck bedungen werden, welches sich in Reiseequipagen befindet;

2. daß für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wird. Die Frist darf nicht kürzer als drei Tage sein.

Aus der Fassung und Stellung des Art. 425 H.-G.-B. ergiebt sich, daß das Reisegepäck an sich und prinzipiell denselben Haftpflichtbestimmungen unterliegt, wie alle anderen Güter, und daß es nicht in der Absicht lag, durch

die Bestimmungen des Art. 425 eine vollständige Regelung der Haftpflicht der Eisenbahnen für das Reisegepäck herbeizuführen, sondern lediglich unter Berücksichtigung der eigenthümlichen und verschiedenartigen Formen, in welchen sich die Beförderung des Reisegepäcks im Eisenbahnverkehre vollzieht, die mehrfach streitig gewordenen Grenzen zu bestimmen, innerhalb deren sich die Eisenbahnen der Haftpflicht für Reisegepäck vertrags- bezw. reglementsmäßig entschlagen dürfen. Hierbei kam nun einerseits das nicht zum Transport aufgegebene Reisegepäck, wozu auch das in Reiseequipagen befindliche gehört (Ziff. 1) — andererseits das zum Transport aufgegebene (Ziff. 2) in Frage. Für ersteres hielt man es für angezeigt, der Eisenbahn die vertragsmäßige Befreiung von jeglicher Haftbarkeit zu gestatten, Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute ausgenommen, während für letzteres nur ein Befreiungsvertrag des Inhalts zugelassen ward, daß für solches Reisegepäck nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten, nicht unter drei Tagen betragenden Frist nach der Ablieferungsfrist abgefordert wird. Aus der Stellung des Art. 425 im H.-G.-B. sowie aus dem Zusammenhange mit den vorhergehenden Artikeln ergiebt sich ferner, daß sowohl in Betreff des zum Transporte besonders aufgegebenen, wie auch des nicht aufgegebenen Reisegepäcks stets ein Frachtvertrag vorliegt, aus welchem den Eisenbahnen die gesetzliche Haftpflicht gemäß Art. 395 f. H.-G.-B. obliegt, und daß sich somit Art. 425 für beide Kategorien des Reisegepäcks als eine Ausnahme gegenüber dem Vertragsverbote des Art. 423 darstellt. (Vgl. Thöl § 97 S. 198—200, v. Kräwel S. 607, Eger, deutsch. Frachtrecht III S. 398, 351 A. M. v. Hahn II S. 738f., Puchelt II S. 574, Schott S. 461, Staub S. 1008).

Bezüglich der Haftung für Reisegepäck unterscheidet hiernach das H.-G.-B. zwei Hauptkategorien, nämlich:

I. Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist (Ziff. 1 Art. 425),

II. Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist (Ziff. 2 Art. 425),

oder kürzer: nicht aufgegebenes und aufgegebenes Reisegepäck. Unter letzterem wird solches verstanden, welches bei der Eisenbahn-Gepäckabfertigungsstelle gegen Empfangsschein (Gepäckschein) besonders aufgeliefert wird (§ 32 Abs. 1—4 Verk.-Ord.). Unter „nicht aufgegebenem" Reisegepäck dagegen solches, welches von den Reisenden in den Wagen — ohne Gepäckschein — mitgeführt und selbst beaufsichtigt wird, sogen. Handgepäck (§ 28 Verk.-Ord. C. F. Koch S. 433 Anm. 78, Prot. S. 5010), aber auch das in dringenden Fällen ausnahmsweise zunächst unabgefertigt unter Vorbehalt späterer Abfertigung in den Packwagen 2c. mitgenommene oder auf Haltestellen unabgefertigt aufgenommene Gepäck (§ 32 Abs. 5 u. 6 Verk.-Ord.), sowie das in Equipagen und anderen Fahrzeugen belassene Reisegepäck (§ 30 Abs. 2 Verk.-Ord.).

Beide Kategorien des Reisegepäcks — das aufgegebene und das nicht aufgegebene — sind durch einen mit dem Personentransportvertrag verbundenen (accessorischen) Gütertransportvertrag, mithin vertragsmäßig zur Beförderung übernommenes Gut und es finden demgemäß auf beide Kategorien sowohl in Betreff des Grades der Haftpflicht wie des Um-

fangs des Schadensersatzes die Normen des H.-G.-B. (Art. 390 – 431) über den Eisenbahngütertransport und der Verk.-Ord. (Abschn. VIII Beförderung von Gütern) grundsätzlich Anwendung, soweit einerseits die eigenartigen im Abschn. IV der Verk.-Ord. normirten Beförderungsweisen des Eisenbahnreisegepäcks die Anwendung dieser Normen überhaupt zulassen und andererseits die Eisenbahnen nicht von den ihnen nach Art. 425 Ziff. 1. u. 2 gestatteten Haftbefreiungsverträgen Gebrauch machen. Letzteres ist für das aufgegebene Gepäck durch § 34 Abs. 3, für das nicht aufgegebene durch § 34 Abs. 5 der Verk.-Ord. geschehen, und in diesem Sinne bestimmt daher § 34 Abs. 1 Verk.-Ord. im Einklang mit Art. 425 H.-G.-B., daß die Eisenbahn für das zur Beförderung übernommene — d. h. sowohl aufgegebene, wie nicht aufgegebene — Reisegepäck nach den für die Beförderung von Gütern (Abschn. VIII) geltenden Bestimmungen haftet,

1) soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, und
2) sich aus den Bestimmungen des gegenwärtigen Abschnittes (sc. Abschn. IV) nicht Abweichungen ergeben.

Daraus folgt, daß die Bestimmungen des Abschn. VIII über die Beförderung von Gütern auch in Betreff der Haftung von Reisegepäck soweit Geltung haben, als sie der Natur der Sache nach und in Rücksicht auf die abweichende Abfertigungs- und Beförderungsweise (s. insbesondere Uebernahme und Auflieferung: §§ 28, 32 — §§ 54, 56.; Verpackung: § 31 — § 58. Ablieferung: § 33 — §§ 66 bis 70) auf Reisegepäck Anwendung finden können und im Abschnitt IV nicht ausdrücklich über die Haftung für Reisegepäck besondere Bestimmungen getroffen sind; d. h. die Bestimmungen des Abschn. VIII über die Haftung von Gütern finden subsidiäre Anwendung auf die Haftung für Reisegepäck (Thöl III S. 94). Die besonderen Bestimmungen für Reisegepäck beziehen sich aber — abgesehen von den bereits in den vorangehenden Paragraphen erörterten — einerseits auf den Umfang des Schadensersatzes (§ 34 Abs. 2 § 35 Ziff. 1.), andererseits auf den Grad bezw. die Beschränkung der Haftpflicht (§ 34 Abs. 3—5).

§ 34. Abs. 2. [122]) Für die Bemessung des Schadenersatzes im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung des Reisegepäcks gelten nach dem in Anm. 121 Erörterten grundsätzlich die Normen der §§ 80—85 der Verk.-Ord., auf deren Anmerkungen verwiesen wird. Vorgreifend wird hier nur kurz bemerkt, daß, wie für Frachtgut, so auch für Reisegepäck, gemäß Art. 396 H.-G.-B. § 80 Verk.-Ord. als regelmäßige Entschädigung der gemeine Handelswerth, in dessen Ermanglung der gemeine Werth zu ersetzen ist, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, zu welcher dasselbe abzuliefern war, und davon in Abzug kommt, was in Folge des Verlustes an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist. Wie bei Frachtgut, können auch bei Reisegepäck auf Grund des Art. 427 H.-G.-B. die Eisenbahnen Normalsätze unter Zulassung einer Werthdeklaration sich ausbedingen und nach dem Vorgange des internat. Uebereink. über d. Eisenbahnfrachtverkehr (Art. 34—38) zu Gunsten des Publikums darüber hinausgehend an deren Stelle Maximalsätze mit ermäßigten Ausnahmetarifen (§ 81) festsetzen, sowie die Deklaration des Interesses an der Lieferung, welche das

Werth- und Verzugs-Interesse zugleich umfaßt und auch den entgangenen Gewinn in sich schließt (§§ 84, 85), zulassen. Die Verk.-Ord. hat demgemäß nach Analogie des Internat. Uebereink. wie für Frachtgut (alt. Regl. § 68) so auch für Reisegepäck (alt. Regl. § 29) den Normalsatz und die Werthdeklaration wegfallen lassen und, unter Gestattung von Maximalsätzen bei ermäßigten Ausnahmetarifen (§ 81) — wovon jedoch bei Reisegepäck wohl thatsächlich nicht Gebrauch gemacht werden wird — die Deklaration des Interesses an der Lieferung (§ 84, 85) eingeführt. Darnach kann der Reisende auch bei Aufgabe seines Reisegepäcks das Interesse an der Lieferung gegen Entrichtung eines tarifmäßigen Frachtzuschlags deklariren (§ 84 Abs. 1). Nach der Allg. Zus.-Best. z. § 34 Verk.-Ord. beträgt der auf zehntel Mark aufwärts abzurundende Frachtzuschlag 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 Km, mindestens 40 Pfennig.

Hat die Deklaration stattgefunden, so kann der Reisende im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung außer der normalen Entschädigung (§§ 80, 83) noch einen weiteren Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages beanspruchen. Doch hat er das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens zu erweisen. Abweichend von der Werthdeklaration des alt. Regl. (§ 29), welche allen Schaden in sich schließt, ist also — wie bei § 80 noch des Näheren erörtert, — die Deklaration des Interesses an der Lieferung eine Deklaration nur des Mehrwerths, nicht des Gesammtwerths d. h. sie begreift nur den die normale Entschädigung übersteigenden Mehrbetrag. Worin dieser weitere Schaden besteht, ob in damnum emergens oder lucrum cessans, entgangenem Geschäftsgewinn, Verlust von Kundschaft, verfallener Konventionalstrafe ꝛc., ist gänzlich indifferent. Es genügt, daß es ein in Geld schätzbarer Nachtheil ist, welcher mit dem Verluste, der Minderung oder Beschädigung des Gutes in ursächlichem Zusammenhange steht.

Abs 2 des § 34 enthält für Reisegepäck nur zwei in formeller Beziehung von den Bestimmungen der §§ 84, 85 Verk.-Ord. abweichende Vorschriften. Erstens ist die Deklaration spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges unter Zahlung des im § 84 festgesetzten, tarifmäßigen Frachtzuschlages abzugeben. Eine spätere Deklaration braucht die Eisenbahn nicht anzunehmen. Nimmt sie dieselbe jedoch an, so ist die Deklaration in vollem Umfange rechtswirksam. Freilich setzt dies voraus, daß die Gepäckexpedition ½ Stunde vor Abgang des Zuges geöffnet und zur Ausstellung des Gepäckscheins bereit war. Anderenfalls wird sie die Annahme einer späteren Erklärung nicht verweigern können. Bei böslicher Handlungsweise (sc. Arglist und grober Fahrlässigkeit: § 88 Verk.-Ord.) fällt die Beschränkung auf Normalsatz und Deklaration fort und ist der volle Schaden zu ersetzen (Art. 397, 427 Abs. 2 H.-G.-B.) Zweitens hat die Deklaration nur dann rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepäckscheine vermerkt ist. Nimmt der Reisende den Gepäckschein ohne diesen Vermerk entgegen, so hat er auf den erhöhten Schadenersatz keinen Anspruch. Beide Bestimmungen sind rechtsgültig, weil sie aus Rücksichten des Eisenbahnverkehrs geboten sind. Es kann für die Ungültigkeit nicht geltend gemacht werden, daß sie eine Er-

schwerung der Deklaration und damit einen Verstoß gegen Art. 427 H.-G.-B. involviren (Goldschmidt, Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht Bd. 26, S. 612, 613, Bd. 28 S. 455 Puchelt, II Art. 427 S. 580 v. Hahn, Art. 427 § 4 — dagegen Thöl III § 107 S. 218 und Handelsrechtl. Erört. S. 21.

§ 34. Abs. 3. [123]) Abs. 3 des § 34 enthält für Verlust von Reisegepäck die Ausbedingung derjenigen Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht, welche nach Art. 425 Ziff. 2 H.-G.-B. (s. Anm. 121 S. 146) den Eisenbahnen gestattet ist. Abs. 3 macht somit für Verlust von Reisegepäck den durch Art. 425 Ziff. 2 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch Abs. 3 wird — dem Art. 425 Ziff. 2 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß die Eisenbahn von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 33) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Die Voraussetzung ist der Transport von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist (Anm. 121 S. 147). Nur für das aufgegebene Reisegepäck gestattet Art. 425 Ziff. 2 H.-G.-B. die Haftpflichtbeschränkung. Auch bezieht sich dieselbe nur auf den Verlust, nicht auch auf die Beschädigung des Reisegepäcks (Prot. z. H.-G.-B. S. 5010 f.; v. Hahn, II. S. 744; Thöl, III. S. 195; Schott, S. 408). Mithin muß die Eisenbahn für Beschädigung auch dann Ersatz leisten, wenn die achttägige Frist des Abs. 3 verstrichen ist. Im Falle der Beschädigung sind für die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen lediglich die allgemeinen Bestimmungen über den Gütertransport bezw. die nach Art. 408, 428 H.-G.-B. (§§ 79, 90, 91 Verk.-Ord.) zulässigen und festgesetzten Fristen maßgebend. (Prot. S. 5014, Puchelt II. S. 574, Wehrmann S. 126, v. Hahn S. 744 § 7, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 474, Endemann, R. d. E. S. 686.) Demgemäß bestimmt auch § 34 Abs. 3 Verk.-Ord. nur, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 33) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. Der Annahme Thöls (III. S. 195 und Anm. 3), daß diese Bestimmung ungültig sei, weil sie auch Beschädigung mitumfasse, kann nicht beigepflichtet werden, da ausdrücklich nur die Verantwortung für Verlust, nicht auch für Beschädigung ausgeschlossen ist (s. unten S. 151).

Weiter ist die Frage entstanden, ob unter „Verlust" jegliche Art von Verlust zu verstehen sei oder nur solcher Verlust, welcher mit der Zeit der Abforderung im Zusammenhange steht, d. h. darauf zurückzuführen ist, daß das Gepäck nicht innerhalb der bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert worden ist. Für letztere Auffassung entscheidet sich Thöl III. § 96 S. 196 und Schott S. 499. Dem kann jedoch nicht beigetreten werden. Vielmehr ist unter „Verlust" — Mangels jeder Einschränkung des Begriffs im Wortlaute des Gesetzes oder nach den Materialien — jegliche Art von Verlust zu verstehen, gleichviel ob sie mit der verspäteten Abforderung in Zusammenhang steht oder nicht. Richtig ist, daß die rechtzeitige (fristgemäße) Abforderung des Gepäcks als die Voraussetzung der Geltendmachung des Anspruchs aus Art. 395 H.-G.-B. gedacht werden muß (v. Hahn II. S. 743,

Endemann, H.-R. S. 767 Anm. 89, Schott S. 498) und nicht als Bedingung der Entstehung dieses Anspruches, wie C. F. Koch S. 434 Anm. 80 gestützt auf eine Bemerkung in den Berathungen (Prot. S. 5011) meint. Soviel ist aber aus dem klaren und uneingeschränkten Wortlaute des Gesetzes, sowie aus den Materialien ersichtlich, daß der Befreiungsvertrag nach Ziff. 2 Art. 425 H.-G.-B. ausnahmslos auf jegliche Art des Verlustes ausgedehnt werden darf, wenn die Abforderung nicht fristgemäß erfolgt ist. Der Anspruch auf Auslieferung des aufgegebenen Reisegepäcks und event. Verlustersatz ist zwar durch den Frachtvertrag gemäß Art. 395 f. H.-G.-B. an sich begründet, aber er kann nicht geltend gemacht werden, wenn die Abforderung des Gepäcks nicht rechtzeitig stattgefunden hat.

Der Annahme Thöl's III. S. 195 Anm. 3 und Schott's S. 499, daß die in Rede stehende Bestimmung ungültig sei, weil damit jede Verantwortlichkeit der Eisenbahn für Verlust — also auch wegen des Untergangs des Gepäcks — ausgeschlossen sei, ist hiernach nicht zutreffend. (Für die Gültigkeit erklären sich auch Steinbach S. 213, 214, W. Koch in d. Zeitung d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1883 S. 482, 483, Drilling S. 43—45, v. Hahn II. S. 744, Puchelt II. S. 574 Nr. 4, Endemann, R. d. E. S. 685 u. Anm. 48 daselbst).

Das Gepäck muß aber wirklich in Verlust gerathen, auf irgend welche Weise untergegangen oder verloren sein, es muß zur Zeit der Abforderung fehlen und bis dahin die bestimmte Frist verstrichen sein. Darauf, ob das Gepäck unterwegs (während des Transports) oder nach Eingang am Bestimmungsort (in den Gepäckräumen) verloren gegangen ist, kommt nichts an. Entscheidend ist lediglich, daß zur Zeit der Abforderung der Verlust eingetreten und die Abforderungsfrist verstrichen ist. (So auch von Hahn II. S. 744).

Ist das Gut zu dieser Zeit noch vorhanden, so kann die Eisenbahn die Auslieferung nicht unter dem Einwande verweigern, daß die Abforderung verspätet erfolgt sei. Denn Voraussetzung ihrer Nichthaftung ist der wirkliche Verlust des Gutes. Ist dieser nicht vorhanden, so ist der vertragsmäßige und gesetzliche Aushändigungsanspruch (Art. 403 H.-G.-B.) begründet. Die Abforderung des vorhandenen oder später wiedererlangten Gutes ist durch Ablauf der Frist nicht ausgeschlossen. (Thöl § 96 S. 195: der Befreiungsvertrag ist ohne Einfluß auf die Verpflichtung zur Ablieferung des vorhandenen Gutes); Keyßner S. 487 Anm. 5, Puchelt II. S. 574, Wehrmann S. 126, 127, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 434, W. Koch S. 111 Anm. 2, Makower Art. 425 Anm. 35).

Es kann nach Art 425 Ziff. 2 H.-G.-B. die Haftung für Verlust vertragsmäßig nur für den einen Fall ausgeschlossen werden, daß das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit nicht abgefordert wird. Nach § 33 der Verk.-Ord. wird das Reisegepäck nach Ankunft des Zuges, zu welchem es zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungorte und nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokal der Gepäckexpedition sofort bereit gestellt (§ 33 Abs. 2 Verk.-Ord.) Dieser Moment der Bereit-

stellung ist also die eigentliche Ablieferungszeit. Da derselbe aber sich nicht ganz genau bestimmen läßt und in der Regel nur um weniges mit der Ankunftszeit des betreffenden Zuges auseinanderfällt, so ist in der Verk.-Ord. als Ablieferungszeit unmittelbar die Ankunft des Zuges hingestellt (Keyßner S. 487 Nr. 4) und in § 34 Abs. 3 unter Bezugnahme auf § 33 bestimmt, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. Damit ist zugleich die Vorschrift in Ziff. 2 des Art. 425 H.-G.-B., daß die Frist nicht kürzer als drei Tage sein darf, genügend gewahrt.

Was schließlich die Beweislast im Falle der Ziff. 2 Art. 425 H.-G.-B. bezw. § 34 Abs. 3 Verk.-Ord. anlangt, so ist daran festzuhalten, daß der Eisenbahn an sich und ursprünglich die gesetzliche Pflicht obliegt, das Reisegepäck nach Ankunft am Ort der Ablieferung dem legitimirten Empfänger auszuhändigen (Art. 403) und für Verlust oder Beschädigung von der Empfangnahme bis zur Ablieferung zu haften (Art. 395). Besteht also an sich gesetzlich diese Pflicht zur Aushändigung und Haftung für die Eisenbahn als Regel aus dem Frachtvertrage, so stellt sich demgegenüber ein auf Grund des Art. 425 Ziff. 2 vereinbarter Befreiungsvertrag als eine Ausnahme dar, deren thatsächliche Voraussetzungen derjenige, welcher sie zu seinem Vortheile behauptet oder geltend machen will, beweisen muß. Fordert mithin nach Ankunft am Bestimmungsorte der Passagier die Aushändigung des aufgegebenen Reisegepäcks (Art. 403, 395 H.-G.-B.) und wendet die Eisenbahn gegen diesen Aushändigungsanspruch ein, daß das Gepäck verloren gegangen und sie für den Verlust auf Grund des gemäß Art. 425 Ziff. 2 geschlossenen Befreiungsvertrages (sc. § 34 Abs. 3 Verk.-Ord.) nicht haftpflichtig sei, so hat sie die thatsächlichen Voraussetzungen dieses Einwandes zu beweisen, nämlich:

1. daß das Gepäck in Verlust gerathen und
2. daß es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges abgefordert worden sei.

Vergl. Thöl III. § 96 S. 197, 198, Schott S. 199, v. Kräwel S. 607 Anm. 3, Brix S. 421. (Irrig Puchelt II. S. 575, welcher den Beweis der Einhaltung der achttägigen Frist dem Absender auflegen will).

Den Beweis des Verlustes kann die Eisenbahn vornehmlich führen durch vergebliche Revision des zur Aufbewahrung von Reisegepäck bestimmten Lokals, der Verspätung der Reklamation durch die Ankunftszeit des betreffenden Zugs, woraus sich der Ablauf der 8tägigen Frist ergiebt (Schott S. 199). Den Gegenbeweis für die Rechtzeitigkeit der Abforderung kann sich der Reisende dadurch sichern, daß er sich gemäß § 34 Abs. 4 Verk.-Ord. (s. Anm. 124) auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung von der Gepäckabfertigungsstelle bescheinigen läßt.

§ 34. Abs. 4.

124) Durch Abs. 4 ist — um den Reisenden ein ausreichendes Beweismittel für die erfolgte Abforderung zu sichern (s. Anm. 123), — den Gepäckabfertigungsstellen die Pflicht auferlegt, dem Reisenden auf sein Verlangen auf dem Gepäckscheine Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks zu bescheinigen. (Puchelt II. S. 575, Schott S. 521, 522.) Kann

das Gepäck nur zum Theil ausgeliefert werden, so wird hierüber gleichfalls eine entsprechende Bescheinigung zu ertheilen sein. Die Eisenbahn ist dem Passagier, welcher sich wegen Nichtausfolgung seines Gepäcks an der Weiterreise gehindert sieht, nur dann ersatzpflichtig, wenn die Ausfolgung des Gepäcks innerhalb der reglementarischen Expeditionsstunden begehrt worden ist. (Oesterr. Oberst. Ger. unterm 3. August 1876, Röll S. 455, Epstein S. 392.)

Vgl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 16, Abs. 14.

[125]) Abs. 5 enthält in Betreff des Verlustes und der Beschädigung von nicht aufgegebenem Reisegepäck (§ 28. 32 Abs. 5. 6.) die Ausbedingung derjenigen Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht, welche nach Art. 425 Ziff. 1 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist (s. Anm. 121 S. 146). Abs. 5 macht den durch Art. 425 Ziff. 1 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch Abs. 5 wird — dem Art. 425 Ziff. 1 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transporte aufgegeben worden ist, insbesondere nur in den Wagen mitgenommenen Gegenständen (§ 28) nur Gewähr geleistet wird, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

§ 34. Abs. 5.

Die Voraussetzung dieser Haftbeschränkung ist also, daß das Reisegepäck nicht zur Beförderung aufgegeben worden ist; d. h. solches, welches von den Reisenden in den Wagen — ohne Gepäckschein — mitgeführt und selbst beaufsichtigt wird (s. g. Handgepäck: § 28 Verk.-Ord.), aber auch das in dringenden Fällen ausnahmsweise zunächst unabgefertigt unter Vorbehalt späterer Abfertigung in den Packwagen 2c. mitgenommene (§ 32 Abs. 6 l. c.), sowie das in Fahrzeugen belassene Reisegepäck (§ 30 l. c.).

Ist diese Voraussetzung vorhanden, so haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr Verschulden oder das ihrer Leute nachgewiesen ist. Die Eisenbahn ist in diesem Falle nicht blos von bestimmten Kategorien der Haftung befreit, sondern überhaupt von jeglicher Haftbarkeit für Verlust und Beschädigung des Reisegepäcks, — ausgenommen allein den Fall, daß ihr eigenes Verschulden oder solches ihrer Leute nachgewiesen wird. Es ist demnach im Uebrigen indifferent, welche Ursache der Schaden hatte, ob er durch höhere Gewalt, gewöhnlichen Zufall, schlechte Verpackung, Verschulden der Mitreisenden, natürliche Beschaffenheit des Inhalts 2c. herbeigeführt wurde. Die Eisenbahn kann jeden Schadensanspruch ablehnen, der nicht nachweislich auf ihr Verschulden oder das ihrer Leute gegründet wird.

Aber auch im letzteren Falle ist sie von jeder Beweislast befreit. Mit einem Schadensanspruche vermag der Reisende nur durchzudringen, wenn er der Eisenbahn nachweist, daß ihr oder ihrer Leute Verschulden den Verlust oder die Beschädigung herbeigeführt habe. Dieser Nachweis beruht also auf zwei Momenten:

1. auf dem Nachweise einer schuldbaren Handlung oder Unterlassung der Bahnverwaltung oder ihrer Leute,
2. auf dem Nachweise des kausalen Zusammenhanges zwischen dem gedachten Verschulden und dem Verluste oder der Beschädigung des Reisegepäcks.

Häufig wird das alleinige Verschulden der Bahn oder ihrer Leute klar zu Tage liegen, z. B. wenn der Schaden durch eine auf Schuld der Bahnorgane beruhende Entgleisung, durch Mängel der Transportmittel 2c. herbeigeführt ist. Häufig aber wird, insbesondere bei konkurrirendem Verschulden des Passagiers und der Bahn, die Frage eine zweifelhafte sein und vom Richter aus der gesammten Sachlage heraus entschieden werden müssen, wessen Verschulden ganz oder antheilig den Schaden verursacht hat, z. B. bei Abhandenkommen des Gepäcks aus dem Coupé, Herausfallen ungenügend beaufsichtigter Sachen aus schlecht verschlossenen Wagen 2c. Hier ist daran festzuhalten, daß ein Frachtvertrag in Gemäßheit der Art. 390 f. H.=G.=B. vorliegt (s. Anm. 121 S. 147) und daher die Eisenbahn den Gewahrsam und folglich auch die custodia an dem nicht aufgegebenen Reisegepäck an sich hat. Aber diese custodia wird dadurch modifizirt, daß das nicht aufgegebene Reisegepäck als begleitetes Gut gilt bezw. demselben gleichsteht, d. h. mit dem nach Art. 424 Ziff. 6 H.=G.=B. statthaften, ausdrücklich oder stillschweigend abgeschlossenen Befreiungsvertrage der Nichthaftung wegen solcher Verluste, Beschädigungen 2c., welche die Begleitung abwenden konnte (Thöl III. S. 200). Von diesem Gesichtspunkte aus ist im Einzelfalle zu beurtheilen, ob bezw. in wie weit die Eisenbahn für Entwendungen oder Beschädigungen des Reisegepäcks durch Mitreisende oder durch Nichtmitreisende oder nicht in dasselbe Coupé gehörende Personen aufzukommen hat. Wenn v. Hahn (II S. 739) meint, es werde die Verpflichtung zu einer „gewissen" (?) custodia z. B. gegen Entwendung durch nicht mitreisende Personen anzunehmen sein, es könne aber „der thatsächlichen Natur des Verhältnisses nach" nicht beansprucht werden, daß diese custodia auch gegen Entwendung 2c. durch Mitreisende gerichtet werde, so liegt diese höchst unsichere und schwankende Annahme in einer irrigen Auffassung des ganzen Vertragsverhältnisses. (Auch Schott S. 1497 ist aus gleichem Grunde hier unklar und steht im Uebrigen zum Theil im Widerspruche mit v. Hahn.) Vgl. Thöl § 98 S. 201, Keyßner in Busch's Arch. Bd. 10 S. 60 f., Ackermann in Busch's Arch. Bd. 12 S. 463 f., Hillig S. 63, Erk. des Hand.=App.=Ger. München vom 1. Juli 1873, Busch, Arch. Bd. 36 S. 341. Ueber konkurrirendes Verschulden: Eger, Haftpflichtges. 2. Aufl. S. 159 ff., Entsch. des R.=O.=H.=G. Bd. 16 S. 111 und D. E.=Z. 1877 S. 305.

§ 35.

In Verlust gerathene Gepäckstücke.

(1) Fehlende Gepäckstücke werden nach Ablauf von drei Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem sie aufgegeben sind, als in Verlust gerathen betrachtet.[126])

(2) Falls das Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt sich ermitteln läßt, auch wenn er bereits Entschädigung erhalten hat, zu benachrichtigen. Derselbe kann innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm

das Gepäckstück gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes und zwar nach seiner Wahl entweder kostenfrei am Bestimmungsorte oder kosten- und frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt wird.[127])

[126]) Abs. 1 des § 35 stellt für Verlust von Reisegepäck eine Präsumtion auf, indem bestimmt ist, daß fehlende Gepäckstücke erst nach Ablauf von 3 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, als in Verlust gerathen betrachtet werden. Thöl (H.-R. III. § 101 S. 205, 240, 252, 253 und Handelsrechtl. Erört. S. 18, 19) hält diese Bestimmung für ungültig, weil der Verlust vorhanden sei, wenn zur Ablieferungszeit der Forderung auf Ablieferung nicht sofort entsprochen werden könne und nach Art. 423 die Eisenbahn den Eintritt ihrer Ersatzpflicht nicht zu ihrem Vortheil durch Vertrag anders bestimmen könne. Dieser Grund ist nicht anzuerkennen. Auch Goldschmidt (Zeitschr. Bd. 26 S. 612) theilt diese Ansicht nicht, weil dem Schuldner modicum tempus nach richterlichem Ermessen laufe, daher nur in Frage stehen könne, ob unter den besonderen Verhältnissen des Bahnbetriebs ein Zeitraum von 3 Tagen die naturgemäße Zeitgrenze überschreite. Indeß dieser Grund für die Gültigkeit dürfte allein nicht ausreichen, weil dann — im Einzelfalle — stets erst der immerhin schwierige Beweis zu erbringen wäre, daß diese Frist ein modicum tempus nach den Verhältnissen des Bahnbetriebs sei Es tritt aber hinzu, daß die Bestimmung des § 35 Abs. 1 nicht sowohl zu Gunsten der Eisenbahn gegeben ist, als vielmehr einen Vortheil für den Beschädigten involvirt, indem nach Ablauf jener Frist das Gepäck — ohne Zulassung eines Gegenbeweises seitens der Bahn, daß bloße Verspätung 2c. vorliege, — definitiv als verloren gilt, und nur der Reisende (s. Abs. 2) das Recht behält, das Gepäck, wenn es sich später findet, gegen Rückzahlung des Schadensersatzes zurückzufordern. Das Fehlen des Gepäcks zur Ablieferungszeit ist nicht, wie Thöl meint, unbedingt Verlust, Nichteinhaltung der reglementarischen Ablieferungszeit auch nicht identisch und zusammenfallend mit Verlust (Goldschmidt a. a. O. Bd. 28 S. 454 Anmerk.) und bewirkt daher auch nicht ohne Weiteres den Eintritt der Ersatzpflicht für Verlust, sondern begründet nur eine durch Gegenbeweis widerlegbare Vermuthung des Verlustes (Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 7 S. 55), da ja auch möglicherweise bloße Verspätung und mithin nur Ersatzpflicht für diese vorliegen kann. Indem die Eisenbahn mit dem Aufgeber vereinbart, daß sie nach Ablauf einer Frist von 3 Tagen — unter Verzicht auf jeden Gegenbeweis — den Verlust (und zwar selbst bei späterem Wiederfinden, Abs. 2) dem Aufgeber gegenüber als erfolgt anerkennen will, verändert sie hiernach nicht den Eintritt der Ersatzpflicht, sondern lediglich die Art der Beweisführung für den Verlust, auf welchen sich jener Eintritt gründet, dadurch, daß sie gegen Gewährung dieser Frist eine noch zweifelhafte Thatsache als unzweifelhaft gegen sich gelten läßt. Einer solchen Abrede steht aber Art. 423 H.-G.-B. nicht entgegen. Für die Gültigkeit des § 35 Absatz 1 erklären sich auch v. Hahn II. S. 719, 720, Steinbach S. 216, 217, Drilling S. 15, Puchelt II. S. 462, 575, W. Koch in d. Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1883 S. 389, 482, Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 470 (Vgl. auch Ruckdeschel S. 183, 181,

§ 35. Abs. 1.

Wehrmann S. 133, 134), dagegen Schott S. 334, 513, 514, 522, Anm. 16. Unentschieden Endemann, Rechtsgrundl. S. 250.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 16 Abs. 12 bestimmen: „Falls Gepäckstücke fehlen, beschädigt eingehen oder überzählig sind, ist nach der Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern, zu verfahren."

Vgl. hierzu Zus.-Best. der Preuß. Staats-Eisenb. Ziff. VIII—XI. u. Erl. der Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 30./8. 1891 E.-V.-Bl. S. 130.

§ 35. Abs. 2. [127]) Abs. 2 des § 35 verpflichtet die Eisenbahn, wenn das verloren gegangene Gepäckstück später gefunden wird, den Reisenden, sofern sein Aufenthalt sich ermitteln läßt, davon zu benachrichtigen, auch wenn er bereits Entschädigung erhalten hat, und dieser hat das Recht, sich innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht das Gepäckstück gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadensersatzes nach seiner Wahl entweder kostenfrei am Bestimmungsorte oder kosten- und frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgen zu lassen.

Der Reisende hat hiernach ein zweifaches Recht: Er ist I) berechtigt, Benachrichtigung über das Wiederauffinden des Guts und II) innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht Verabfolgung des Guts gegen Rückerstattung der Entschädigung zu verlangen.

Das erste Recht (der Benachrichtigung) hängt von zwei Voraussetzungen ab:

1) daß das Gepäckstück später wieder gefunden wird. Es ist ganz allgemein „später" gesagt und daher Mangels jeder Einschränkung die Benachrichtigungspflicht der Eisenbahn eine zeitlich unbegrenzte. Selbst wenn sich das Gepäckstück erst nach Jahren wiederfindet, liegt der Eisenbahn diese Pflicht ob. Dies erscheint jedoch zu weit gehend und es würde sich de lege ferenda empfehlen, auch hier, wie in der analogen Vorschrift für die Güterbeförderung (§ 82), eine Frist zu bestimmen, nach deren Ablauf das Recht auf Benachrichtigung und demgemäß auf Rückforderung fortfällt.

2) daß der Aufenthalt des Reisenden sich ermitteln läßt. Diese Voraussetzung ist eine sehr unbestimmte. Jedenfalls liegt es der Eisenbahn ob, bei der Aufenthaltsermittlung die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu prästiren und darzuthun. Beweist der Reisende demgegenüber, daß dies nicht der Fall gewesen, so ist ihm die Eisenbahn für den daraus entstandenen Schaden verantwortlich.

Das zweite Recht (der Verabfolgung) hängt gleichfalls von zwei Voraussetzungen ab:

1) daß das Verlangen auf Verabfolgung des wiedergefundenen Gepäckstücks innerhalb 30 Tagen nach Empfang der Nachricht gestellt wird und

2) daß der erhaltene Schadensersatz zurückerstattet wird.

Der Reisende kann die Verabfolgung des Gepäcksstücks alsdann verlangen. Er kann, aber er braucht es nicht. Thut er es nicht unter den angegebenen Modalitäten oder überhaupt nicht, so kann die Eisenbahn nach Maßgabe des § 82 Abs. 3 Verk.-Ord. über das aufgefundene Gepäckstück frei verfügen. Die Forderung steht ihm nur innerhalb 30 Tagen nach er-

haltener Nachricht zu. Daher ist es für beide Theile wichtig, den Empfang der Nachricht, gleichviel ob dieselbe mündlich oder schriftlich 2c. erfolgt, in geeigneter Weise festzustellen. Das Verlangen muß der Natur der Sache nach an dasjenige Organ der Eisenbahn gerichtet sein, von welchem dem Berechtigten die Nachricht zugegangen ist. In Betreff des Ortes der Auslieferung hat der Berechtigte die Wahl. Er kann die Auslieferung entweder kostenfrei am Bestimmungsort oder kosten- und frachtfrei am Aufgabeort verlangen. Verlangt aber der Berechtigte die Rücklieferung an einem andern, als Bestimmungs- oder Aufgabeort, so entsteht ein neuer Frachtvertrag und hat der Berechtigte die Gepäck-Fracht zu zahlen und die sonstigen Rechte und Pflichten des neuen Vertrages. Dagegen geschieht die Beförderung an den Bestimmungs- oder Aufgabeort nicht auf sein Risiko, denn er hat lediglich die unversehrte Lieferung an einen dieser Orte kostenfrei zu fordern. Endlich hat die Auslieferung Zug um Zug und nur gegen Rückerstattung der dem Berechtigten bezahlten vollen Entschädigung zu geschehen, und zwar der ganzen Entschädigung ohne jeden Abzug, also auch nicht unter Kürzung der dem Berechtigten für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung. Auch die in Folge der Interessedeklaration (§ 34 Abs. 2 § 36 litt. a) oder wegen Arglist oder grober Fahrlässigkeit (§ 88) erhöhte Entschädigung muß also mangels einer einschränkenden Bestimmung voll zurückerstattet werden, wenngleich in dieser nicht nur der Werth des Gutes, sondern auch der weitere Schaden (z. B. Konventionalstrafe, Verzugs- und geschäftliche Nachtheile 2c.) vergütet worden ist und eine Rückerstattung der darauf entfallenden Beträge nicht der Billigkeit entspricht.

§ 36.

Haftung der Eisenbahn für verspätete Ankunft des Reisegepäcks.

Die Haftung der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit (§ 33) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:[128])

1. Der durch diese Versäumung nachweislich entstandene Schaden wird vergütet:
   a) bei stattgehabter Deklaration des Interesses an der Lieferung: bis zur Höhe des deklarirten Betrages;
   b) in Ermangelung einer solchen Deklaration für je angefangene 24 Stunden der Versäumung: mit höchstens 20 Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen (§ 30) mit höchstens 30 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug.[129])
2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß die Verspätung von einem Ereigniß herrührt,

welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.[130])

§ 36. Abs. 1. [128]) Der § 36 handelt von der Haftung der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit. Wie in der Einleitung (S. 6—8) bereits erörtert, ist den Eisenbahnen grundsätzlich verboten, die ihnen durch Art. 397 H.-G.-B. auferlegte gesetzliche Verpflichtung zum Schadensersatze zu ihrem Vortheile durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken — außer soweit solches durch die Art. 424—431 H.-G.-B. zugelassen ist — und sind alle dem entgegenstehende Vertragsbestimmungen ohne rechtliche Wirkung.

Nun bestimmt Art. 397 H.-G.-B., daß der Frachtführer für den Schaden haftet, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Er haftet im Versäumnißfalle — Mangels jeder Einschränkung — grundsätzlich für allen Schaden, sowohl den wirklichen Schaden (damnum emergens) wie den entgangenen Gewinn (lucrum cessans), soweit er sich nicht durch den vorbezeichneten Beweis befreien kann.

Art. 427 Abs. 1 Ziff. 2 H.-G.-B. gestattet jedoch in Bezug auf den Umfang des Schadensersatzes den Eisenbahnen eine vertrags- (bezw. reglements-) mäßige Beschränkung ihrer Haftpflicht durch folgende Bestimmung: Es kann bedungen werden, daß die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermanglung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll. Im Falle einerböslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

In der Verk.-Ord. § 36 Ziff. 1 ist für Reisegepäck in Betreff des Umfanges der Haftpflicht — ebenso wie in § 87 für Frachtgut — von dieser Befugniß Gebrauch gemacht d. h. es ist einerseits die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung bezw. — an Stelle derselben gültigerweise, weil zum Vortheile des Publikums — die dem internat. Uebereink. (Art. 38, 40) entnommene, die Werth- und Verzugsinteresse-Deklaration zusammenfassende Deklaration des Interesses an der Lieferung zugelassen (§ 36 Ziff. 1 a) und in Ermanglung einer solchen ein nach der Zeit der Versäumung sich abstufender und nach dem Gewicht des Gepäckstückes sich berechnender Normalsatz eingeführt (§ 36 Ziff. 1 b). Zugleich ist durch § 36 Ziff. 2, gleichfalls nach dem Vorgange des internat. Uebereink. (Art. 39) und in Uebereinstimmung mit § 86 Verk.-Ord. an Stelle des im Art. 397 H.-G.-B. enthaltenen Grundsatzes eine schärfere und deshalb — weil zu Gunsten des Publikums — gültige Haftung der Eisenbahn für Versäumniß vereinbart, (s. Anm. 130 S. 160).

§ 36. Ziff. 1.

[129]) In Ziff. 1 des § 36 ist in Betreff des Umfangs des für Versäumung der Lieferzeit (§ 33) zu leistenden Schadensersatzes nach Vorstehendem (Anm. 128) für Reisegepäck der durch Art. 427 Abs. 1. Ziff. 2 H.-G.-B. gestattete Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten gemacht d. h. (zugleich unter Zulassung der Deklaration des Interesses an der Lieferung nach Analogie des Art. 38, 40 internat. Uebereink. § 84, 87 Verk.-Ord.) vertragsmäßig ausbedungen, daß ein der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit obliegender Schadensersatz sich nach folgenden Bestimmungen richtet:

a) bei stattgehabter Deklaration des Interesses an der Lieferung — die sich nicht nur auf Verlust und Beschädigung, sondern auch auf die Versäumung der Lieferzeit bezieht (s. Verk.-Ord. § 34 Anm. 121, 122 S. 148, 149) und in letzterer Hinsicht die bisherige „Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung" ersetzt, — bis zur Höhe des deklarirten Betrages.

b) in Ermanglung einer solchen Deklaration für je angefangene 24 Stunden der Versäumung mit höchstens 20 Pfennig für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks, bei Fahrzeugen (§ 30) mit höchstens 20 Mark für jedes ausgebliebene Fahrzeug.

Voraussetzung des Schadensanspruches ist ein Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist (Art. 397 H.-G.-B. § 36, Ziff. 2 Verk.-Ord.). Der Reisende, welcher einen Schadensersatzanspruch gemäß § 36 Ziff. 1 erhebt, hat mithin nachzuweisen: 1) daß eine Versäumung der Lieferzeit stattgefunden hat d. h. die im § 33 Abs. 2 bezeichnete Zeit abgelaufen ist, ohne daß ihm auf sein Verlangen das Gepäck ausgeliefert worden ist; 2) daß ihm ein Schaden entstanden ist, welcher mit dieser Versäumung der Lieferzeit in ursächlichem Zusammenhange steht.

Hat er diese beiden Thatsachen sowie die Höhe des Schadens nachgewiesen, so ist ihm von der Eisenbahn nach Maßgabe des § 36 Ziff. 1 Schadensersatz zu leisten, sofern dieselbe sich nicht durch die ihr nach § 36 Ziff. 2 gegebene Einrede zu befreien vermag.

Der Schaden wird in Gemäßheit des Art. 397 H.-G.-B. voll berechnet (Anm. 128 S. 158). Ist das Interesse an der Lieferung nicht deklarirt, so bildet der oben angegebene Normalsatz die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung. Dies wird durch die Worte „mit höchstens 20 Pfennig für jedes Kilogramm" bezw. „mit höchstens 30 Mark für jedes Fahrzeug" ausdrücklich ausgesprochen. Der Normalsatz wird für die ganze Transportstrecke zusammen berechnet, nicht für jede einzelne Bahn oder verbandweise. Ist das Gepäck als in Verlust gerathen zu betrachten (§ 35 Abs. 1 Anm. 126), so tritt Schadensersatz nach § 34 ein und kann ein darüber hinausgehender Ersatz für Versäumung der Lieferzeit nur beim Nachweise eines besonderen, durch letztere entstandenen Schadens beansprucht werden. Der Annahme Schwab's (Neuerungen S. 18), daß in diesem Falle ein Ersatz für Versäumung der Lieferzeit überhaupt unzulässig sei, kann nicht beigepflichtet werden. — Ist das Interesse an der Lieferung deklarirt, so bildet der deklarirte Betrag — wie die Worte: „bis zur Höhe des deklarirten

Betrages" klar ergeben — die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung. Der deklarirte Betrag ist also ebenso wenig wie der Normalsatz das ein für allemal vereinbarte Quantum der Entschädigung, sondern bildet lediglich die Grenze, innerhalb deren der nachgewiesene Schaden ersetzt wird. Dieser muß stets seiner Existenz und Höhe nach erwiesen werden und wird nur insoweit vergütet, als dieser Beweis geführt ist. Ueberschreitet er die Maximalgrenze, so wird das Mehr nicht ersetzt.

Der Normalsatz gilt als durch § 36 Ziff. 1 Verk.-Ord. vereinbart und bedarf einer weiteren speziellen (durch Erklärung auf dem Gepäckscheine 2c.) oder generellen (durch Aufnahme in die Tarife 2c.) Vereinbarung nicht. Dagegen sind für die Abgabe der Deklaration des Interesses an der Lieferung die im § 34 Abs. 2 Verk.-Ord. vorgeschriebenen Formen erforderlich (Anm. 122 S. 149 ff.). Darnach muß sie einerseits zu einer bestimmten Zeit, d. h. mindestens 1/2 Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, an der Gepäckabfertigungsstelle abgegeben werden. Eine spätere Abgabe der Erklärung braucht nicht angenommen zu werden. Wird sie aber später angenommen, so ist sie gültig. Uebrigens setzt dies voraus, daß die Gepäckexpedition 1/2 Stunde vor Abgang des Zuges geöffnet und zur Ausstellung des Gepäckscheins bereit war. Anderenfalls wird sie die Annahme einer späteren Erklärung nicht verweigern können. Bei böslicher Handlungsweise fällt die Beschränkung auf Normalsatz und Deklaration fort und ist der volle Schaden zu ersetzen (Art. 397, 427 Alin. 2 H.-G.-B.).

Andererseits ist als Form für die Deklaration vorgeschrieben, daß sie von der Gepäckabfertigungsstelle im Gepäckschein vermerkt sein muß, um rechtsverbindliche Wirkung zu haben. Ohne diese Form ist die Deklaration mithin ungültig (s. oben Anm. 122 S. 149, 150 und dagegen Thöl § 112 S. 228 Anm. 3).

§ 36. Ziff. 2.

130) In Ziff. 2 des § 36 ist in Betreff des Grades der Haftpflicht für Versäumung der Lieferzeit (bei Reisegepäck) — in Übereinstimmung mit § 86 Verk.-Ord. (bei Frachtgut) — nach dem Vorgang des internat. Übereink. (Art. 39) an Stelle des im Art. 397 H.-G.-B. enthaltenen Grundsatzes der Haftpflicht nach Maßgabe der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers (s. Anm. 128 S. 158) eine schärfere und deshalb — weil zu Gunsten des Publikums — gültige Norm der Haftpflicht vereinbart worden. Es ist bestimmt, daß die Eisenbahn von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, befreit ist, sofern sie beweist, daß die Verspätung von einem Ereigniß herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte. Wie aus den eingehenden Erläuterungen zu der gleichlautenden Bestimmung des § 86 Verk.-Ordn. für Frachtgut sich ergiebt, lag zwar bei der zu Grunde liegenden Norm des Art. 39 des internat. Übereink. die Absicht nicht vor, über die in Art. 397 H.-G.-B. bestimmte Haftpflicht hinauszugehen. Man wollte in Vergleich mit der strengen Haftpflicht für Verlust und Beschädigung ex recepto (Art. 395 H.-G.-B., Art. 30 intern. Übereink., § 75 Verk.-Ord. s. Anm. 128 S. 158) die mildere Haftpflicht für Versäumung der Lieferfrist ex loc. cond. (Art. 397 H.-G.-B.) bestehen lassen. Nur mit Rücksicht darauf, daß von mehreren Seiten der Be-

Begriff der „Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers" für nicht deutlich genug erachtet und eine Klarstellung dieses Begriffes verlangt wurde, wählte man an Stelle derselben die Fassung: . . . „sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte" und konstatirte in den Verhandlungen ausdrücklich, daß mit dieser redaktionellen Aenderung eine Aenderung in dem Sinne des bisherigen Prinzips („Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers") nicht beabsichtigt sei. Aber, wenngleich diese Absicht betont wurde, so läßt sich doch nicht verkennen, daß durch die gewählte Fassung die Haftpflicht der Eisenbahn strenger gestaltet ist, als nach dem zu Grunde liegenden Art. 397 D. H.-G.-B. und im Vergleich zu diesem eine Verschärfung erfahren hat. Will man den Wortlaut nicht ganz außer Betracht lassen, so steht die Haftpflicht gemäß § 36 Ziff. 2 bezw. § 86 Verk.-Ord. für Verspätung der Haftpflicht ex recepto für Verlust und Beschädigung erheblich näher, als die aus der bloßen Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers sich ergebende. Denn der Beweis, daß die Verspätung von einem Ereigniß herrührt, welches die Eisenbahn weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte, umfaßt unverkennbar mehr, als der Beweis, daß sie die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Die Eisenbahn hat einerseits den Negativbeweis zu führen, daß das die Verspätung verursachende Ereigniß nicht von ihr herbeigeführt ist, und andererseits den positiven Beweis zu erbringen, daß sie dieses Ereigniß nicht abzuwenden vermochte, und zwar — Mangels jeder Einschränkung — nicht blos mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers, sondern mit allen nach vernünftiger Verkehrsanschauung überhaupt möglichen Mitteln.

§ 36 Ziff. 2 trifft nur Bestimmung über die Haftpflicht der Eisenbahnen „für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist". Die Haftpflicht für den Schaden aus Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes ist in § 34 normirt. „Versäumung der Lieferfrist" liegt vor, wenn die reglementarische Lieferfrist abgelaufen ist, ohne daß die Ablieferung des Guts erfolgt ist (§ 33 Anm. 116.), gleichviel ob und wann später abgeliefert worden ist. Auch wenn das Gepäck in Verlust gerathen oder aus anderen Gründen nicht fristzeitig oder überhaupt nicht angelangt ist, findet Versäumung der Lieferfrist statt. Denn daß die Lieferfrist nicht innegehalten, d. i. versäumt ist, wenn das Gut überhaupt nicht am Bestimmungsort eintrifft bezw. dort nicht zur Ablieferung gelangt, kann logisch keinem Zweifel unterliegen. Daher begründet auch der Verlust des Gepäcks unterwegs eine Versäumung der Lieferfrist und es kann die Eisenbahn in diesem Falle kumulativ für Verlust und für Versäumung der Lieferfrist haftpflichtig werden; wie auch die Deklaration des Interesses an der Lieferung Schäden aus Verlust und Beschädigung wie aus Versäumung der Lieferfrist zusammen begreift. Die gegentheilige Annahme (Schwab, Neuerungen S. 18), welche in der Versäumung der Lieferfrist nur die Ueberschreitung derselben sehen will, derartig, daß sie nur bei Ablieferung des Gutes stattfindet, kann nicht gebilligt werden.

Die Beweislast ist derartig vertheilt, daß der Reisende die Existenz

und die Höhe des Schadens, sowie den kausalen Zusammenhang desselben mit der Versäumung darzuthun hat, und sodann die Eisenbahn einredeweise den Beweis führen muß, daß die Versäumung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

§ 37.

Gepäckträger. Aufbewahrung des Gepäcks.

(1) Sofern von der Eisenbahn auf einer Station Gepäckträger zugelassen werden, müssen dieselben durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif versehen sein. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen, auch eine mit ihrer Nummer versehene Marke zu verabfolgen. Der Tarif ist auch an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle auszuhängen.[131])

(2) Falls sich die Reisenden solcher Gepäckträger für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Abfertigungsstellen bedienen, so geschieht dies ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung.[132])

(3) Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.[133])

§ 37. Abs. 1.

[131]) § 37 enthält Bestimmungen über die Gepäckträger, deren sich die Reisenden für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Abfertigungsstellen, und diejenigen Einrichtungen, deren sich die Reisenden zur vorübergehenden Aufbewahrung des Gepäcks bedienen.

Abs. 1 enthält — wenngleich gemäß Abs. 2 (Anm. 132) die Gepäckträger nicht zu den Transportorganen der Eisenbahn gehören, für welche dieselbe die Verantwortlichkeit übernimmt — dennoch mehrere Ordnungsvorschriften betreffs des Verhältnisses der Reisenden zu den Gepäckträgern: 1) Pflicht zur Tragung von Dienstabzeichen, 2) zur Vorhaltung einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif, 3) zur Vorzeigung des Tarifs sowie zur Verabfolgung einer mit ihrer Nummer versehenen Marke auf Verlangen der Reisenden. Auch ist den Eisenbahnen direkt vorgeschrieben, den Tarif auch an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle auszuhängen. Den Eisenbahnen liegt die Durchführung dieser Vorschriften bezw. deren Ueberwachung ob. Sie können hierzu im Aufsichtswege angehalten, auch für Schäden, die den Reisenden aus der mangelhaften Ueberwachung entstehen, diesen ersatzpflichtig gemacht werden. (Erl. des Preuß. Hand.-Min. v. 20./2. 1878 E.-V.-Bl. S. 41. u. 24./10. 1885 eod. S. 362.)

[132]) Nach Abs. 2 sind zwar die Reisenden befugt, sich der von der Eisenbahn gemäß Abs. 1 zugelassenen Gepäckträger für den von dieser nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Abfertigungsstellen zu bedienen; dies geschieht jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung d. h. die Gepäckträger sind in dieser vor bahnseitiger Uebernahme oder nach bahnseitiger Beendigung des Transports bewirkten Funktion nicht Organe oder „Leute" der Eisenbahn (Art. 400 H.-G.-B., § 9 Verk.-Ord. Anm. 27 S. 54 ff.). Sie schließen vielmehr als Frachtführer selbstständig Transportverträge mit dem Publikum. Die Eisenbahn ist daher auch nicht für die Ausübung dieser Funktion bezw. die Ausführung dieser Verträge der Gepäckträger den Reisenden verantwortlich, d. h. jede Haftpflicht vor der Einlieferung an die Gepäckexpedition und nach der Auslieferung durch dieselbe ist ausgeschlossen. (Schott S. 522.) Auch wenn ein Gepäckträger es z. B. unterläßt, das ihm übergebene Handgepäck rechtzeitig vor Abgang des Zuges in das Coupé zu reichen, so wird hierdurch eine Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltung nicht begründet (Erl. d. Preuß. Min. der öffentlichen Arbeiten vom 29. Mai 1884 II. b. T. 2870), desgleichen nicht, wenn er das ihm vom Reisenden übergebene Reisegepäck oder den Gepäckschein verliert, beschädigt, verwechselt, unrichtig instradiren läßt rc.

§ 37. Abs. 2.

[133]) Ebensowenig wie für die Gepräckträger ist die Eisenbahn nach Abs. 3 für diejenigen Bahnbediensteten (Portiers) oder dritte Personen (Garderobiers rc.) verantwortlich, deren sich die Reisenden zur vorübergehenden Aufbewahrung des Gepäcks bedienen. Diese Leute schließen selbstständig Verwahrungsverträge mit den Reisenden. Zwar haben die Eisenbahnen nach Abs. 3 auf „größeren Stationen" — der Begriff ist unbestimmt — für entsprechende Einrichtungen zu sorgen, und eine Gebühr festzusetzen. Sie übernehmen aber durch solche Maßregeln für die bezüglichen Funktionen und Pflichten der damit betrauten Personen den Reisenden gegenüber keine Haftpflicht. Der Portier gehört zwar zu den „Leuten" der Eisenbahn, aber die Aufbewahrung von Reisegepäck gehört nicht zur Ausführung eines übernommenen Transports (Schott S. 522).

§ 37. Abs. 3.

§ 38.

Zurückgelassene Gegenstände.

(1) Alle im örtlichen Bezirk der Eisenbahn oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Verwaltung abgelieferten Gegenstände sind mindestens drei Monate aufzubewahren.[134])

(2) Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, sind bestmöglichst zu verkaufen, sobald deren Verderben zu befürchten ist.[135])

(3) Nach Ablauf der dreimonatlichen Frist wird mit den Gegenständen und dem Erlöse nach Maßgabe der gesetzlichen oder sonstigen Vorschriften verfahren.[136])

1. Telegraphische Depeschen zum Zwecke der Wiedererlangung abhanden gekommener Gegenstände werden mit dem Bahntelegraphen befördert. Wird die Fassung der Depesche dem Stationsbeamten überlassen und beschränkt sich die Beförderung derselben auf die deutschen Bahnen, so wird hierfür eine feste Gebühr von 50 Pfennig, andernfalls die tarifmässige Depeschengebühr erhoben.
2. Gefundene Gegenstände werden dem Berechtigten mit dem nächsten Schnell- oder Personenzug auf Gepäckschein unter Erhebung einer festen Gebühr von 50 Pfennig übersandt.
3. Die im örtlichen Bezirk der Eisenbahnen oder in den Wagen zurückgelassenen Gegenstände werden mindestens drei Monate aufbewahrt. Wenn bis dahin der Eigenthümer auf Wiedererlangung keinen Anspruch macht, werden dieselben zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung veräussert, sofern nicht gesetzliche Bestimmungen eine längere Aufbewahrungsfrist vorschreiben.

§ 38. Abs. 1.

[134]) § 38 regelt das Verfahren in Betreff der im örtlichen Bezirke der Bahnverwaltung (d. i. in den ihr eigenthümlich gehörigen oder unter ihrer Aufsicht und Verwaltung stehenden Räumlichkeiten, Wartesälen, Restaurationsräumen, Korridoren, Perrons, Treppen, Aborten, Geleisen, unter Umständen auch auf den Vorplätzen, Zufuhrstraßen ꝛc.), oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn-Verwaltung abgelieferten Gegenstände, deren Eigenthümer ꝛc. — wie wohl hinzugedacht werden muß — sich nicht meldet oder nicht zu eruiren ist. § 38 umfaßt seinem ganz allgemein gehaltenen Wortlaute nach ausnahmslos alle an den angegebenen Orten zurückgelassenen Gegenstände, gleichviel, ob in Betreff derselben mit der Eisenbahn ein Transportvertrag abgeschlossen worden ist oder nicht. Indeß ist zwischen beiden Kategorien zu unterscheiden. Die Bestimmungen des § 38 müssen lediglich auf die ersteren beschränkt werden. Denn hinsichtlich der letzteren — d. h. der ohne Vorhandensein eines Transportvertrages aufgefundenen — erscheinen die Eisenbahnen in keiner Weise befugt, reglementarisch irgend welche Bestimmungen zu treffen, welche von den landes- und reichsgesetzlichen Vorschriften über die Behandlung von Fundsachen abweichen. Der Finder ebenso wie der Eigenthümer, welcher nicht zugleich Passagier oder Absender, mithin Vertragskontrahent ist, braucht sich den Bestimmungen der Verk.-Ord. nicht zu unterwerfen. Denn dieselbe ist nicht Gesetz, sondern nur Verwaltungsvorschrift, welche den Eisenbahnen diejenigen Vertragsbedingungen vorschreibt, welche sie den Absendern bezw. Reisenden zu stellen haben (Einleitung S. 19 ff.) Sie ist nur an die Eisenbahnen, nicht auch an das Publikum gerichtet und die darin vorgeschriebenen Bedingungen werden erst dadurch, daß der Transportvertrag auf Grund derselben abgeschlossen

wird, für den Absender, Reisenden ꝛc. als Mitkontrahenten vertraglich bindend. Der Dritte, welcher mit der Eisenbahn keinen Transportvertrag abgeschlossen hat, ist mithin, wenn er im Bezirk oder in den Wagen derselben Sachen zurückgelassen hat, an die Bestimmung des § 38 Verk.-Ord. nicht gebunden, hat vielmehr die strikte Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen über Fundsachen zu beanspruchen. (Obger. u. Ob.-App.-Ger. Cassel, D. E.-Z. 1866 S. 657 f. u. Erk. des Ob.-Trib. zu Stuttgart vom 17. März 1878, D. Jur.-Zeitg. 1878 S. 171 und Ruckdeschel S. 160 f., Endemann R. d. E. S. 687, 688.).

Nur über die Behandlung der aus Anlaß von Transportverträgen im Bahnbezirke zurückgelassenen bezw. in den Besitz der Eisenbahnen gelangten Gegenstände — deren Abgabe nicht thunlich geworden, deren Eigenthümer nicht zu ermitteln ist ꝛc. (das Verfahren bei Ablieferungshindernissen von Frachtgut ist im § 70 besonders geregelt) — steht den Eisenbahnen die Befugniß zu, reglementarische Bestimmungen zu vereinbaren, welche von den gesetzlichen Vorschriften über Fundsachen abweichen. Dergleichen Gegenstände haben aber streng genommen überhaupt nicht den Charakter von Fundsachen, da sie sich vertragsmäßig im Gewahrsam der Eisenbahn befinden, gleichviel ob sie speziell zum Transport aufgegeben (§ 32 Abs. 1—4), oder ohne besondere Aufgabe in den Wagen, Fahrzeugen ꝛc. zurückgelassen sind (§ 28. § 32 Abs. 5. 6), mithin dem letzten Besitzer nicht eigentlich „verloren" gehen. Daher gilt auch der Beamte oder Dritte, welcher derartige Gegenstände in in den Coupés, Packwagen ꝛc. bemerkt und an die Eisenbahn abliefert, nicht als Finder und kann Finderlohn nicht beanspruchen. (Oester. Oberst.-Ger. unterm 18. Februar 1874, Röll S. 261).

In Betreff aller dieser Sachen greift die Pflicht der Eisenbahn zur Verwahrung nach Landesrecht Platz, wenn sie nicht rechtzeitig abgeholt werden und zwar gegen Erstattung der Verwahrungskosten, Lager-, Stand- ꝛc. Gelder (vgl. Art. 407 H.-G.-B., § 33 Abs. 3). Ist die Abgabe aus irgend welchen Gründen unthunlich geworden, so kann die Eisenbahn hierbei nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 407 H.-G.-B. verfahren, aber auch ein davon abweichendes Verfahren im Wege des Reglements ꝛc. vereinbaren.

In diesem Sinne führt der Pr. Min.-Erl. v. 21. Juni 1859 (M.-Bl. d. i. V. S. 183) zutreffend Folgendes aus: „Die gesetzlichen Vorschriften über die Behandlung gefundener Sachen erscheinen zu einer strikten Anwendung auf die den Eisenbahnreisenden auf der Bahn abhanden gekommenen oder sonst in den Wagen oder im örtlichen Bezirke der Bahn zurückgelassenen, nicht reklamirten Gegenstände insofern nicht angethan, als diese dem letzten Besitzer nicht eigentlich „verloren" gehen, da er wissen wird, daß dieselben in den Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung gelangen, bei welcher er sie nach Belieben reklamiren kann, und da jedenfalls die erwähnten Gesetze nicht prohibitiver, d. h. vertragsmäßige Abänderungen ausschließender Natur sind" (s. auch Erl. v. 8. Juli 1878 E.-V.-Bl. S. 218).

Solche Abänderungen sind im § 38 Verk.-Ord. enthalten, indem Abs. 1 bestimmt, daß dergleichen Gegenstände mindestens drei Monate lang aufzubewahren sind. Voraussetzung ist, 1) daß die Gegenstände

im örtlichen Bezirke der Eisenbahn oder in den Wagen zurückgelassen, 2) daß sie an die Verwaltung abgeliefert sind. Abs. 1 verpflichtet die Eisenbahnen zu Gunsten der Mitkontrahenten in Abweichung von der Bestimmung der Art. 407 H.=G.=B. und der landesgesetzlichen Bestimmung zur dreimonatlichen Aufbewahrung der qu. Gegenstände. Meldet sich der Berechtigte während dieser Zeit, so sind ihm dieselben gegen Zahlung der Lager= und Standgelder zu verabfolgen.

Die Allg. Zus.=Best. Ziffer 3 zum § 38 bestimmen, daß die zurückgelassenen Gegenstände nach Ablauf der dreimonatlichen Aufbewahrungsfrist, wenn bis dahin der Eigenthümer auf Wiedererlangung keinen Anspruch macht, zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung veräußert werden d. h. der Erlös der alsdann stattfindenden Veräußerung wird Eigenthum der Eisenbahnverwaltung. Hiervon tritt nur dann eine Ausnahme ein, wenn gesetzliche Bestimmungen eine längere Aufbewahrungsfrist vorschreiben. In diesem Falle ist diese abzuwarten und findet erst nach ihrem Ablauf die Veräußerung zu Gunsten der Eisenbahn statt.

§ 38. Abs. 2. [135]) Abs. 2 involvirt eine Ausnahme von der im Abs. 1 festgesetzten dreimonatlichen Aufbewahrungsfrist. Sind Gegenstände dem Verderben ausgesetzt, so sollen sie bestmöglichst verkauft werden, sobald ihr Verderben zu befürchten steht. In diesem Falle wird der Erlös bis zum Ablauf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten gehalten d. h. pretium stat in loco rei. (Vgl. die analoge Vorschrift bei Ablieferungshindernissen von Frachtgut § 70 Abs. 3 litt. a). Voraussetzung ist, daß die Gegenstände dem Verderben ausgesetzt sind. Darüber, ob dies der Fall, entscheidet das Ermessen der Abfertigungsstelle, wo dieselben lagern bezw. verwahrt werden. Als Direktive wird die Allg. Zus.=Best. I zum § 61 der Verk.=Ord. dienen können. Doch ist der Natur der Sache nach die Aufzählung der dort bezeich. Gegenstände nicht erschöpfend. Liegt die qu. Voraussetzung vor, so muß der Verkauf veranlaßt werden. Denn die in Rede stehende Bestimmung ist ihrer Fassung nach obligatorisch, nicht — wie nach § 33 Abs. 2 des alt. Regl. („können" verkauft werden) — fakultativ. Die Verwaltung macht sich also durch den Nichtverkauf schadensersatzpflichtig.

„Bestmöglichst" heißt auf die den Interessen sämmtlicher Betheiligten, des Reisenden wie der Eisenbahn, nach Lage der Sache günstigste Weise, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, (Ruckdeschel S. 159 Nr. 13, Schott S. 361); ob dies geschehen, hängt natürlich ganz von den konkreten Verhältnissen und im Streitfalle eventuell von deren Beurtheilung durch den Richter ab. So bemängelt z. B. das R.=O.=H.=G. in einem Spezialfalle den bahnseitigen Verkauf „werthvoller Gegenstande unter den ungünstigsten Verhältnissen in einem kleinen Landstädtchen" (Entsch. Bd. 8 S. 323, vgl. auch Entsch. Bd. 4 S. 4). Derjenige, welcher sich für benachtheiligt hält, hat alsdann den Nachweis zu führen, daß der Verkauf nicht bestmöglichst erfolgt sei. Es gelten die Regeln der unbeauftragten Geschäftsführung (negotiorum gestio).

Der Verkauf muß thunlichst bald und nach Lage der Sache sofort erfolgen, wenn Warten mit Gefahr verknüpft ist. Eine Wartefrist ist nicht

vorgeschrieben; ebensowenig irgend welche Förmlichkeit. Den Eisenbahnen ist also volle Freiheit in Betreff der Art und Form des Verkaufs gelassen. Derselbe braucht weder im gerichtlichen Wege noch durch Versteigerung zu erfolgen, kann vielmehr ohne irgend eine Förmlichkeit freihändig und ohne jede Publikation, Anzeige sc. geschehen, soweit nur die Sachlage dies als das Günstigste erscheinen läßt. Immerhin erscheint es angezeigt, falls nicht besondere Umstände eine Abweichung begründen, die für den Fall eines Verkaufs bei Ablieferungshindernissen (Verk.-Ord. § 70 Abs. 3) durch die Allg. Abfert.-Vorschr. § 53 Abs. 13 gegebenen Bestimmungen analog in Anwendung zu bringen. Darnach ist der Verkauf unter Berücksichtigung der etwa bestehenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen und nach vorheriger angemessener Bekanntmachung in geeigneten Kreisen — keinesfalls nur unter Heranziehung von Eisenbahn-Bediensteten — öffentlich gegen Meistgebot zu bewirken. Ueber jeden Verkauf ist eine Verhandlung aufzunehmen und in derselben unter Anschluß der Beläge die Art der erfolgten Bekanntmachung, der Name des Käufers, sowie das Meistgebot ersichtlich zu machen. Diese Niederschrift ist von dem leitenden Beamten und dem Meistbietenden zu unterschreiben.

§ 38. Abs. 3.

[136]) Abs. 3 bestimmt, daß nach Ablauf der dreimonatlichen Wartefrist (Abs. 1) mit den Gegenständen bezw. — in den Fällen des Abs. 2 — mit dem Erlöse nach Maßgabe der gesetzlichen oder sonstigen Vorschriften zu verfahren ist. Ist also die durch die Verk.-Ord. für alle Fälle einheitlich ausbedungene dreimonatliche Frist verstrichen, so soll nunmehr weiter nach Maßgabe der in den einzelnen Rechtsgebieten bezw. bei den einzelnen Verwaltungen bestehenden Vorschriften verfahren werden, wobei die letzteren als die Spezialvorschriften den allgemein gesetzlichen vorgehen. Soweit die gesetzlichen Bestimmungen in Anwendung kommen, können es nach dem oben S. 165 Erörterten nur die Regeln des Verwahrungsvertrages sein, da es sich hier nicht um Fundsachen, sondern um vertragsmäßig in den Gewahrsam der Eisenbahn gelangte Gegenstände handelt. So verurtheilte z. B. — im Gebiete des Allg. Preuß. Landrechts — das Kammergericht zu Berlin die N.-M. Eisenbahn zum Ersatze einer im Coupé zurückgelassenen Spieluhr, welche von einem Arbeiter daselbst gefunden, an den diensthabenden Stationsbeamten abgeliefert und von diesem an einen Betrüger, der sich als Eigenthümer ohne genügende Legitimation ausgab, verabfolgt worden war (§§ 277, 279 I. 5 A. L.-R.). (Erk. des Kamm.-Ger. Berlin, D. E.-Z. 1868 S. 274, 275).

Vgl. die Allgemeinen Vorschriften über die Behandlung der im Bereiche der Preuß. Staatseisenbahn-Verwaltung zurückgelassenen bezw. aufgefundenen Gegenstände vom 17. Febr. 1891. (Fund-Ordnung.) (E.-V.-Bl. 1891. S. 20–29).

Die Allg. Zus.-Best. z. § 39 Verk.-Ord. bestimmen:

1. Telegraphische Depeschen zum Zwecke der Wiedererlangung abhanden gekommener Gegenstände werden mit dem Bahntelegraphen befördert. Wird die Fassung der Depesche dem Stationsbeamten überlassen und beschränkt sich die Beförderung derselben auf die deutschen Bahnen, so wird hierfür eine feste Gebühr von 50 Pfennig, andernfalls die tarifmäßige Depeschengebühr erhoben.

2. Gefundene Gegenstände werden dem Berechtigten mit dem nächsten Schnell- oder Personenzug auf Gepäckschein unter Erhebung einer festen Gebühr von 50 Pfennig übersandt.
3. Die im örtlichen Bezirk der Eisenbahnen oder in den Wagen zurückgelassenen Gegenstände werden mindestens drei Monate aufbewahrt. Wenn bis dahin der Eigenthümer auf Wiedererlangung keinen Anspruch macht, werden dieselben zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung veräußert, sofern nicht gesetzliche Bestimmungen eine längere Aufbewahrungsfrist vorschreiben.

V.

Beförderung von Expreßgut.[137])

§ 39.

Begriff des Expreßguts.

Die Eisenbahnen können in den Tarifen bestimmen, daß der Transport von Gütern, welche sich zur Beförderung in Packwagen eignen, auch wenn sie nicht als Reisegepäck (§ 30) zur Aufgabe gelangen, auf Gepäckschein oder auf besonderen Beförderungsschein zulässig ist (Expreßgut).[138])

Abschn. V. Beförderung von Expreßgut.

[137]) Die §§ 39—41 der Verk.-Ord., welche den Abschnitt V derselben unter dem Titel

„Beförderung von Expreßgut"

bilden, fehlen dem alten Regl. und sind dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend neu in die Verk.-Ord. aufgenommen worden. Es hatte sich schon unter der Herrschaft des alt. Regl. bei der Mehrzahl der Verwaltungen die Praxis herausgebildet, Güter bezw. Gepäckstücke, welche sich nach Form und Inhalt zur Beförderung in den Packwagen eignen und eine besonders schnelle Beförderung erfordern, auch ohne Zugehörigkeit zu Reisenden, zu einer dem Reisegepäck gleichen Beförderungsweise zuzulassen. Das bezügliche Verfahren wurde, Mangels allgemeiner reglementarischer Bestimmungen, durch Tarifvorschriften der einzelnen Verwaltungen, und zwar nicht immer übereinstimmend, geregelt. Der Zweck der neu eingefügten §§ 39—41 ist, durch Feststellung des Begriffes des Expreßgutes sowie durch Aufnahme einiger allgemeiner reglementarischer Bestimmungen das Verfahren und die Beförderungsbedingungen für Expreßgut einheitlich zu gestalten und dadurch den betreffenden Tarifvorschriften der einzelnen Bahnen die erforderliche Unterlage zu geben. Bei der Neuheit dieser Beförderungsart hat man sich vorläufig nur mit Aufstellung einiger allgemeinen Vorschriften begnügt und im Übrigen auf die Anwendung der Vorschriften des Abschn. IV bezw. VIII Bezug genommen (§ 41).

[138]) § 39 definirt den Begriff des Expreßgutes und giebt zugleich den Eisenbahnen die Befugniß, durch bezügliche Bestimmungen in ihren Tarifen dasselbe zum Transport zuzulassen. Die Eisenbahnen können in ihren Tarifen den Transport von Gütern als Expreßgut für zulässig erklären, aber sie brauchen es nicht, die Zulassung ist fakultativ, nicht obligatorisch. Wenn sie aber erfolgt, so kann dies nur durch bezügliche Bestimmung in den Tarifen geschehen. Eine nicht in die Tarife aufgenommene Bestimmung hierüber ist unzulässig. Ihrem Begriffe nach sind Expreßgüter solche Güter, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen und, obwohl sie nicht als Reisegepäck d. h. nicht als zu einem Reisenden gehörig (§ 30) zur Aufgabe gelangen, auf Gepäckschein oder auf besonderen Beförderungsschein befördert werden. Voraussetzung ist hiernach, § 39.

1) daß sie sich zur Beförderung in Packwagen eignen — worüber Mangel tarifarischer rc Vorschriften die Abfertigungsstelle entscheidet. Güter, deren Beförderung nur in Eisenbahngüterwagen angängig ist, Wagenladungsgüter wie überhaupt alle Güter, welche wegen ihres Umfangs, Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit zum Transport in Packwagen ungeeignet sind, können nicht als Expreßgut zugelassen werden.
2) daß sie nicht als Reisegepäck d. h. nicht als zu einem Reisenden gehörig, nicht in Verbindung mit einem Personenbeförderungsvertrage, also nicht mit der Fahrkarte, Freikarte, dem Freifahrtschein rc, sondern selbstständig zur Aufgabe gelangen. Durch den ausdrücklichen Hinweis auf § 30 ist ausgesprochen, daß es sich um die in diesem Paragraphen angeführten, im Zusammenhange mit der Person des Reisenden zur Aufgabe und Beförderung gelangenden Gegenstände nicht handelt.
3) daß sie auf Gepäckschein oder auf besonderen Beförderungsschein, also nicht mit Frachtbrief, befördert werden.

Das Expreßgut ist hiernach ein neu geschaffenes Mittelglied zwischen Frachtgut und Reisegepäck. Mit ersterem ist ihm gemeinsam, daß es selbstständig, nicht als Zubehör eines Reisenden, zur Aufgabe und Beförderung gelangt, mit letzterem dagegen, daß die Beförderung im Packwagen und mit Gepäckschein (bezw. besonderem Beförderungsschein), nicht mit Frachtbrief erfolgt.

§ 40.

Aufgabe und Auslieferung des Expreßguts.

(1) Bei Abfertigung des Expreßguts mit Gepäckschein ist solcher in der Regel dem Absender auszuhändigen. In diesem Falle erfolgt die Auslieferung des Guts am Bestimmungsorte gegen Rückgabe des Gepäckscheins. Jedoch kann auf Verlangen des Absenders der Gepäckschein auch der Sendung beigegeben werden, wenn diese mit der vollen Adresse des Empfängers versehen ist. In diesem Falle erfolgt die Auslieferung nach den besonderen Vorschriften jeder Verwaltung.[139])

(2) Bei Abfertigung des Expreßguts mit Beförderungsschein muß dieser die Sendung stets begleiten und das Gut mit der vollen Adresse des Empfängers versehen sein. Die Auslieferung erfolgt am Bestimmungsort nach den in den Tarifen enthaltenen Vorschriften.[140])

§ 40. Abs. 1. [139]) § 40 enthält einige allgemeine Bestimmungen über die Aufgabe und Auslieferung des Expreßgutes und zwar betrifft Abs. 1 die Abfertigung desselben mit Gepäckschein, Abs. 2 mit Beförderungsschein.

Abs. 1 stellt bei Abfertigung des Expreßgutes mit Gepäckschein als Regel die Aushändigung desselben an den Absender hin (wie bei Reisegepäck) und bestimmt nach Analogie des § 33 Abs. 1 Verk.-Ord., daß in diesem Falle die Auslieferung des Guts am Bestimmungsorte gegen Rückgabe des Gepäckscheins erfolgt. Auch werden alsdann in der Regel gemäß § 41 die übrigen Auslieferungsvorschriften des § 33 analog anzuwenden sein (s. Anm. 141.) Nur ausnahmsweise kann der Gepäckschein der Sendung beigegeben werden d. h., wie der Frachtbrief, als Begleitpapier der Sendung fungiren, und zwar unter zwei Voraussetzungen: 1) wenn es der Absender verlangt und 2) wenn die Sendung mit der vollen Adresse des Empfängers (s. § 51 litt. c.) versehen ist. Aber auch wenn diese beiden Voraussetzungen vorliegen, ist die Eisenbahn nur befugt, nicht verpflichtet, den Gepäckschein der Sendung beizugeben. Im Falle der Beigabe erfolgt die Auslieferung nach den besonderen Vorschriften jeder Verwaltung und in deren Ermanglung nach den Bestimmungen des § 41.

Vgl. hierzu die Allgem. Abf.-Vorschr. § 17 und die Zus.-Best. für die Preuß. Staatsb. Ziff. I — III. Darnach können im Binnen- und Staatsbahn-Verkehr Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, ohne Lösung von Fahrkarten von und nach sämmtlichen Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten, welche für den Personen-Verkehr und zugleich für den Gepäck-Verkehr eingerichtet sind, zur tarifmäßigen Gepäckfracht auch zu Schnellzügen auf Gepäckschein aufgegeben werden. Der Gepäckschein ist an der Stelle, wo sonst die Zahl der vorgezeigten Fahrkarten eingetragen wird, mit dem Vermerk „ohne" zu versehen. Der Gepäckschein wird dem Absender ausgehändigt. Jedoch kann auf Verlangen des Absenders der Gepäckschein auch der Sendung beigegeben werden, wenn diese mit der vollen Adresse des Empfängers versehen ist. Die Güter werden am Bestimmungsorte gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert. Ist der Gepäckschein der Sendung beigegeben worden, so ist der auf der letzteren bezeichnete Empfänger, sofern er sich nicht ohne Aufforderung zur Empfangnahme meldet und Bedenken gegen seine Empfangsberechtigung nicht obwalten, über die Ankunft der Sendung innerhalb der im § 68 Absatz 2 der Verk.-Ord. für Eilgüter festgesetzten Fristen zu benachrichtigen bezw. ihm dieselbe durch Rollfuhrmann oder Gepäckträger zuzuführen.

§ 40. Abs. 2. [140]) Abs. 2 schreibt für den Fall der Abfertigung des Expreßgutes mi Beförderungsschein vor, daß 1) der Beförderungsschein die Sendung (na Art des Frachtbriefs) stets begleiten und 2) das Gut mit der vollen Adre des Empfängers (§ 51 litt. c.) versehen sein muß. Beide Vorschriften si

obligatorisch derartig, daß ohne deren Beobachtung eine Abfertigung mit Beförderungsschein nicht stattfinden und die Eisenbahn hiervon abweichende Normen in die Tarife nicht aufnehmen darf. In Betreff der Auslieferung ist nur vorgeschrieben, daß sie am Bestimmungsort zu erfolgen hat, im Uebrigen aber das Verfahren den in den Tarifen enthaltenen sc. in dieselben aufzunehmenden Vorschriften überlassen. Auch hier finden Mangels solcher Vorschriften die Bestimmungen des § 41 Anwendung.

Vgl. noch die Allgem. Abf.-Vorschr. § 17 (s. Anm. 139 S. 170).

§ 41.

Anwendbarkeit der Bestimmungen für Reisegepäck.

Im Uebrigen finden auf die Beförderung von Expreßgut die Bestimmungen des Abschnitts IV sinngemäße Anwendung, soweit nicht durch die Tarife die Anwendung des Abschnitts VIII vorgesehen ist.[141])

[141]) Die §§ 39 und 40 enthalten nur einige positive Bestimmungen über die Zulassung, den Begriff, die Aufgabe und Auslieferung des Expreßgutes. Im Uebrigen, d. h. subsidiär sollen nach § 41 auf die Beförderung desselben, die Bestimmungen des Abschn. IV (Reisegepäck) sinngemäße Anwendung finden, soweit nicht durch die Tarife die Anwendung des Abschn. VIII (Güter) vorgesehen ist. Dies gilt insbesondere in Betreff der Vorschriften über die bedingungsweise zum Eisenbahntransport zugelassenen oder von demselben ausgeschlossenen Gegenstände, über die Verpackung, Haftung für Verlust, Beschädigung, Versäumung der Lieferfrist, Verfahren bei Ablieferungshindernissen 2c. Prinzipaliter kommen also die Bestimmungen der §§ 39 u. 40 zur Anwendung, sodann die des Abschn. VIII — falls dies durch die Tarife vorgesehen ist, — und in dritter Reihe die Normen des Abschn. IV und zwar „in sinngemäßer Weise", d. h. in Berücksichtigung der durch die verschiedenartige Beförderungsweise gebotenen Abweichungen. § 41.

VI.

Beförderung von Leichen.[142])

§ 42.

Beförderungs-Bedingungen.

(1) Der Transport einer Leiche muß, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, wenn er von einer Zwischenstation ausgehen soll, wenigstens 12 Stunden vorher angemeldet werden.[143])

(2) Die Leiche muß in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarge luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sein, daß jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.[144])

(3) Die Leiche muß von einer Person begleitet sein, welche eine Fahrkarte zu lösen und denselben Zug zu benutzen hat, in dem die Leiche befördert wird.[145])

Begleiter von Leichen haben, wenn sie in den Wagen Platz nehmen, in welchen die Leichen verladen sind, Fahrkarten der im Zuge befindlichen niedrigsten Wagenklasse, sonst Fahrkarten der zu benutzenden Wagenklasse zu lösen.

Anlage A. s. S. 177, 201.

(4) Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige, nach anliegendem Formular ausgefertigte Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die Behörden, welche zur Ausstellung von Leichenpässen befugt sind, werden besonders bekannt gemacht. Der von der zuständigen Behörde ausgefertigte Leichenpaß hat für den ganzen darin bezeichneten Transportweg Geltung. Die tarifmäßigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden. Bei Leichentransporten, welche aus ausländischen Staaten kommen, mit welchen eine Vereinbarung wegen wechselseitiger Anerkennung der Leichenpässe abgeschlossen ist, genügt die Beibringung eines der Vereinbarung entsprechenden Leichenpasses der nach dieser Vereinbarung zuständigen ausländischen Behörde.[146])

(5) Die Beförderung der Leiche hat in einem besonderen, bedeckt gebauten Güterwagen zu erfolgen. Mehrere Leichen, welche gleichzeitig von dem nämlichen Abgangsort nach dem nämlichen Bestimmungsort aufgegeben werden, können in einem und demselben Güterwagen verladen werden. Wird die Leiche in einem ringsumschlossenen Leichenwagen befördert, so darf zum Eisenbahntransport ein offener Güterwagen benutzt werden.

(6) Die Leiche darf auf der Fahrt nicht ohne Noth umgeladen werden. Die Beförderung muß möglichst schnell und ununterbrochen bewirkt werden. Läßt sich ein längerer Aufenthalt auf einer Station nicht vermeiden, so ist der Güterwagen mit der Leiche thunlichst auf ein abseits im Freien gelegenes Geleise zu schieben.

(7) Wer unter falscher Deklaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Ab-

gangs- bis zum Bestimmungsort einen Frachtzuschlag im vierfachen Betrage der Fracht zu entrichten.[147])

(8) Bei dem Transport von Leichen, welche von Polizeibehörden, Krankenhäusern, Strafanstalten u. s. w. an öffentliche höhere Lehranstalten übersandt werden, bedarf es einer Begleitung nicht. Auch genügt es, wenn solche Leichen in dicht verschlossenen Kisten aufgegeben werden. Die Beförderung kann in einem offenen Güterwagen erfolgen. Es ist zulässig, in den Wagen solche Güter mitzuverladen, welche von fester Beschaffenheit (Holz, Metall und dergleichen) oder doch von festen Umhüllungen (Kisten, Fässern und dergleichen) dicht umschlossen sind. Bei der Verladung ist mit besonderer Vorsicht zu verfahren, damit jede Beschädigung der Leichenkiste vermieden wird. Von der Zusammenladung sind ausgeschlossen: Nahrungs- oder Genußmittel, einschließlich der Rohstoffe, aus welchen Nahrungs- oder Genußmittel hergestellt werden, sowie die in der Anlage B zu § 50 der Verkehrs-Ordnung unter Nr. I, II, XXXVI, XXXVIa, XXXVIb, XXXVII, XXXIX, XLI, XLIII, und XLIV aufgeführten Gegenstände. Ob von der Beibringung eines Leichenpasses abgesehen werden kann, richtet sich nach den von den Landesregierungen dieserhalb ergehenden Bestimmungen.[148])

(9) Auf die Regelung der Beförderung von Leichen nach dem Bestattungsplatz des Sterbeorts finden die vorstehenden Bestimmungen nicht Anwendung.

142) Die §§ 42 und 43 der Verkehrsordnung, welche den Abschn. VI derselben unter dem Titel:

Beförderung von Leichen

bilden, enthalten, wie diese Ueberschrift besagt, die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung über die Leichenbeförderung und umfassen einerseits Transportbedingungen für Leichen im Anschluß an Art. 390—431 H.-G.-B., sowie in Rücksicht auf die eigenthümliche, sanitäre ꝛc. Sicherheitsmaßregeln erheischende Natur dieses Transportgegenstandes — Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, welche der Leichentransport erfordert (§ 42), andererseits Vorschriften über die Art der Abfertigung und der Auslieferung (§ 43). Die Leiche ist zwar an sich kein Transportgut im Sinne des H.-G.-B., da sie einen Vermögenswerth nicht hat (arg. Art. 396 H.-G.-B., Keyßner, S. 437, A. M. Thöl III. § 3 S. 3 u. Anm. 1 u. Schott S. 515 Anm. 13), wie denn auch folgerichtig der Verk.-Ord. Bestimmungen über die Haftpflicht bei Beschädigung, Verlust und Verspätung von Leichentransporten fehlen, die Leiche wird aber durch die in der Verk.-Ord. § 42 Abs. 2 geforderte Umhüllung (Sarg ꝛc.) zu einem Transportgute und der über ihre Beförderung abgeschlossene Vertrag zum Frachtvertrage (Kühlwetter S. 24, Thöl III.

Abschn. VI. Beförderung von Leichen

§ 55 S. 114 u. Anm. 1, Schott S. 515, Endemann, R. d. E. S. 663, Rechtsgrundl. S. 251, A. M. Keyßner S. 437), so daß, Mangels besonderer reglementarischer Bestimmungen, hinsichtlich der Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Verspätung die Vorschriften des H.-G.-B. (Art. 395 f., 397 f.) zur Anwendung zu bringen sein werden. Die Gründe, weshalb die Bestimmungen über den Leichentransport sich unmittelbar an den über den Personentransport und das Expreßgut anschließen, liegen nahe (Schott S. 514, Endemann, R. d. E. 663), zumal für Leichentransporte Personenbegleitung obligatorisch ist (§ 542 Abs. 2) Es tritt hinzu, daß der Transport von Leichen nur mit Personenzügen und der Abschluß des Transportvertrages in der Regel nicht, wie bei gewöhnlichem Frachtgut, auf Frachtbrief, sondern auf Beförderungsschein erfolgt.

§ 42. Abs. 1. [143]) Abs. 1 des § 42 verpflichtet den Absender einer Leiche, deren Transport vorher anzumelden, und zwar

1. wenigstens 6 Stunden vorher, wenn der Transport von der Ausgangsstation des Zuges,
2. wenigstens 12 Stunden vorher, wenn er von einer Zwischenstation aus erfolgen soll. Später angemeldete Leichentransporte kann die Eisenbahn zwar annehmen, ist aber dazu nicht verpflichtet.

Die preußischen Ministerial-Bestimmungen über die Beförderung von Leichen auf Eisenbahnen vom 6. April 1888 verordnen hierzu: Ist der Tod im Verlauf einer der nachstehend genannten Krankheiten: Pocken, Scharlach, Flecktypus, Diphtherie, Cholera, Gelbfieber oder Pest erfolgt, so ist die Beförderung der Leiche mittelst der Eisenbahn nur dann zuzulassen, wenn mindestens ein Jahr nach dem Tode verstrichen ist.

Ferner die Allg. Abf.-Vorschr. § 20 Abs. 1: „Die Annahme von zur Beförderung angemeldeten Leichen soll nicht früher erfolgen, als bis die unmittelbare Verladung in einen Güterwagen und bald darauf die Beförderung bewirkt werden kann, so daß die Aufbewahrung auf den Bahnhöfen thunlichst vermieden wird."

Vgl. Erl. der Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 11. Okt. 1890, betr. die Verwendung besonderer Sorgfalt und Pünktlichkeit bei der Abfertigung und Beförderung von Leichentransporten und rücksichtsvolles und entgegenkommendes Verhalten gegen die Aufgeber und Begleiter (E.-V.-Bl. S. 231).

§ 42. Abs. 2. [144]) Abs. 2 macht dem Absender eine bestimmte Umhüllung (Verpackung) der Leiche zur Pflicht. Es wird erfordert, daß die Leiche in einem hinlänglich widerstandsfähigen Metallsarg luftdicht eingeschlossen und letzterer von einer hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sei, daß jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.

Hierzu verordnen die preußischen Ministerialbestimmungen vom 6. April 1888: Der Boden des Sarges muß mit einer mindestens 5 cm hohen Schicht von Sägemehl, Holzkohlenpulver, Torfmüll oder dergleichen bedeckt, und es muß diese Schicht mit fünfprozentiger Karbolsäurelösung reichlich besprengt sein. In besonderen Fällen, z. B. für einen Transport von längerer

Dauer oder in warmer Jahreszeit, kann nach dem Gutachten des Kreisphysikus eine Behandlung der Leiche mit fäulnißwidrigen Mitteln verlangt werden. Diese Behandlung besteht gewöhnlich in einer Einwicklung der Leiche in Tücher, die mit fünfprozentiger Karbolsäurelösung getränkt sind. In schweren Fällen muß außerdem durch Einbringen von gleicher Karbolsäurelösung in die Brust- und Bauchhöhle oder dergleichen für Unschädlichmachung der Leiche gesorgt werden.

In diesen Bestimmungen liegen sanitätspolizeiliche Vorschriften, von deren Erfüllung die Eisenbahn bei eigener Verantwortung Abweichungen nicht zulassen darf.

[145]) Abs. 3 schreibt vor, daß die Leiche von einer Person begleitet sein muß, welche eine Fahrkarte zu lösen und denselben Zug zu benutzen hat, in dem die Leiche befördert wird. Auch diese Vorschrift hat polizeilichen und daher obligatorischen Charakter. Sie stellt zwar die Leichen unter die Kategorie der begleiteten Güter, ohne aber damit einen Befreiungsvertrag im Sinne des Art. 424 Nr. 6 H.-G.-B., § 74 Ziff. 6 Verk.-Ord. zu verknüpfen. *§ 42. Abs. 3.*

Hierzu verordnen die Preuß. Min.-Best. vom 6. April 1888 Ziff. 5: „Als Begleiter sind von der den Leichenpaß ausstellenden Behörde nur zuverlässige Personen zuzulassen." Und ferner die Allg. Zus.-Best. z. Abs. 3: „Begleiter von Leichen haben, wenn sie in den Wagen Platz nehmen, in welchen die Leichen verladen sind, Fahrkarten der im Zuge befindlichen niedrigsten Wagenklasse, sonst Fahrkarten der zu benutzenden Wagenklasse zu lösen."

Vgl. die bes. Best. der Preuß. Staatsb. für die Beförderung der Begleiter von Leichen, Sendungen lebender Thiere ꝛc. zum § 11 Verk.-Ord.

[146]) Im Abs. 4 ist festgesetzt, daß bei der Aufgabe der vorschriftsmäßige, d. i. der in der Verk.-Ord. Anlage A obligatorisch vorgeschriebene, am Schlusse dieser Anmerkung mitgetheilte Leichenpaß beigebracht werden muß, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt, und daß die tarifmäßigen Transportgebühren bei der Aufgabe entrichtet werden müssen. Des Weiteren ist noch bestimmt, daß die Behörden, welche zur Ausstellung von Leichenpässen befugt sind, besonders bekannt gemacht werden und der von der zuständigen Behörde ausgefertigte Leichenpaß für den ganzen darin bezeichneten Transportweg Geltung hat, ferner daß bei Leichentransporten, welche aus ausländischen Staaten kommen, mit welchen eine Vereinbarung wegen wechselseitiger Anerkennung der Leichenpässe abgeschlossen ist, die Beibringung eines der Vereinbarung entsprechenden Leichenpasses der nach dieser Vereinbarung zuständigen ausländischen Behörde genügt. *§ 42. Abs. 4.*

Hierzu bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 20 Abs. 4 und 5: Zur Ausstellung des durch § 42 Absatz 4 der Verkehrs-Ordnung vorgeschriebenen Leichenpasses sind diejenigen Behörden und Dienststellen befugt, welche in dem vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande herausgegebenen Ver-

zeichniß enthalten sind. Fehlt zu einer Leiche, welche aus dem Auslande nach dem Deutschen Reiche übergehen soll, der vorschriftsmäßige Leichenpaß, so darf dieselbe auf der Uebergangsstation erst dann zur Weiterbeförderung übernommen werden, wenn ein Leichenpaß übergeben wird, welcher von der zuständigen Deutschen Behörde, in deren Bezirke die Beförderung im Reichsgebiet beginnt, ausgestellt ist.

Ferner die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb.: „Die Beigabe des Leichenpasses ist im Beförderungsschein (s. § 43 Abs. 1 Verk.-Ord.) zu vermerken."

Sodann verordnen die Preuß. Minist.-Best. vom 6. April 1888 Ziff. 1, 2 und 6: Die Ausstellung der Leichenpässe hat durch diejenige hierzu befugte Behörde oder Dienststelle zu erfolgen, in deren Bezirk der Sterbeort oder — im Falle einer Wiederausgrabung — der seitherige Bestattungsort liegt. Für Leichentransporte, welche aus dem Auslande kommen, kann, soweit nicht Vereinbarungen über die Anerkennung der von ausländischen Behörden ausgestellten Leichenpässe bestehen, die Ausstellung des Leichenpasses durch diejenige zur Ausstellung von Leichenpässen befugte inländische Behörde oder Dienststelle erfolgen, in deren Bezirk der Transport im Reichsgebiete beginnt. Auch können die Konsuln und diplomatischen Vertreter des Reichs vom Reichskanzler zur Ausstellung der Leichenpässe ermächtigt werden. Die hiernach zur Ausstellung der Leichenpässe zuständigen Behörden ꝛc. werden vom Reichskanzler öffentlich bekannt gemacht. Der Leichenpaß darf nur für solche Leichen ertheilt werden, über welche die nachstehenden Ausweise geliefert worden sind: a) ein beglaubigter Auszug aus dem Sterberegister; b) eine von dem Kreisphysikus ausgestellte Bescheinigung über die Todesursache, sowie darüber, daß seiner Ueberzeugung nach der Beförderung der Leiche gesundheitliche Bedenken nicht entgegenstehen. Ist der Verstorbene in der tödtlich gewordenen Krankheit von einem Arzte behandelt worden, so hat letzteren der Kreisphysikus vor der Ausstellung der Bescheinigung betreffs der Todesursache anzuhören; c) ein Ausweis über die vorschriftsmäßig erfolgte Einsargung der Leiche (§ 34 Abs. 2 des Eisenbahn-Betr.-Regl. jetzt § 42 Abs. 2 Verk.-Ord.); d) in Fällen des § 157 der Strafprozeßordnung vom 1. Februar 1877 (R.-G.-Bl. S. 253) die seitens der Staatsanwaltschaft oder des Amtsrichters ausgestellte schriftliche Genehmigung der Beerdigung. Die Nachweise zu a und b werden bezüglich der Leichen von Militärpersonen, welche ihr Standquartier nach eingetretener Mobilmachung verlassen hatten (§§ 1, 2 der Verordnung vom 20. Januar 1879 — R.-G.-Bl. S. 5 —) oder welche sich auf einem in Dienst gestellten Schiff oder anderen Fahrzeug der Marine befanden, durch eine Bescheinigung der zuständigen Militärbehörde oder Dienststelle über den Sterbefall unter Angabe der Todesursache und mit der Erklärung, daß nach ärztlichem Ermessen der Beförderung der Leiche gesundheitliche Bedenken nicht entgegenstehen, ersetzt. Bei Ausstellung von Leichenpässen für Leichentransporte, welche nach dem Auslande gehen, sind außerdem auch die vom Reich mit ausländischen Regierungen hinsichtlich der Leichentransporte abgeschlossenen Vereinbarungen zu beachten.

Anlage A zur Verkehrs-Ordnung.

Leichen-Paß.

Die nach Vorschrift eingesargte Leiche de am .... ten ....
18 zu .... (Ort) .... an .... (Todesursache) .... verstorbenen
(Alter) .... jährigen (Stand, Vor- und Zuname des Verstorbenen, bei Kindern Stand der Eltern)
soll mittelst Eisenbahn von .... über ....
nach .... zur Bestattung gebracht werden. Nachdem zu dieser Ueberführung dem Begleiter der Leiche .... (Stand und Name) .... die Genehmigung ertheilt worden ist, werden sämmtliche Behörden, deren Bezirke durch diesen Leichentransport berührt werden, ersucht, denselben ungehindert und ohne Aufenthalt weitergehen zu lassen.

........, den .... ten .... 18........

(Siegel.) (Unterschrift.)

[147]) Abs. 7 enthält die Strafbestimmung: Wer unter falscher Deklaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort einen Frachtzuschlag im vierfachen Betrage der Fracht zu entrichten. Es ist also die Differenz zwischen der bereits gezahlten und der bei richtiger Deklaration wirklich zu entrichtenden Fracht nachzuzahlen und außerdem das Vierfache der gesammten Fracht als Frachtzuschlag zu entrichten (Thöl III S. 125). Strafverpflichtet ist sowohl der Absender, wie der Empfänger, A. M. Schott S. 515 Anm. 11). Auch hier ist wegen des mit der richtigen Deklaration verknüpften öffentlichen Interesses anzunehmen, daß die Vorschrift polizeilichen und daher obligatorischen Charakter hat. Auch kann außerdem strafrechtliche Verfolgung eintreten. (Endemann, R. d. E. S. 664 N. 5, Preuß. Ob.-Trib. 11. Juni 1877, Zeitg. d. Ver. d. Eisenb.-Verw. S. 766, 982, 1128). *§ 42. Abs. 7.*

Vgl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 20, Abs. 2.

Der Frachtzuschlag hat privatrechtlichen Charakter (Konventionalstrafe), er ist weder polizeilicher, noch strafrechtlicher Natur. Die Zahlung hat an alle betheiligten Bahnen zu erfolgen, und zwar — Mangels eines etwa vereinbarten Vertheilungsmodus — nach Maßgabe der Frachtantheile, da er sich an die Fracht anschließt.

[148]) Abs. 8 und 9 bestimmen, daß bei dem Transport von Leichen, welche von Polizeibehörden, Krankenhäusern, Strafanstalten u. s. w. an öffentliche höhere Lehranstalten übersandt werden, es einer Begleitung nicht bedarf. Auch genügt es, wenn solche Leichen in dichtverschlossenen Kisten aufgegeben werden. Die Beförderung kann in einem offenen Güterwagen erfolgen. Es ist zulässig, solche Güter in den Wagen mitzuverladen, welche von fester Beschaffenheit (Holz, Metall und dergleichen) oder doch von festen Umhüllungen (Kisten, Fässern und dergleichen) dicht umschlossen sind. Bei der Verladung ist mit besonderer Vorsicht zu verfahren, damit jede Beschädigung der Leichenkiste vermieden wird. Von der Zusammenladung sind ausgeschlossen: Nahrungs- und Genußmittel einschließlich der Rohstoffe, aus welchen Nahrungs- oder Genußmittel hergestellt werden, sowie die in Anlage B zu § 50 der Verk.- *§ 42. Abs. 8 u. 9.*

Ord. unter Nr. I, II, XXXVI, XXXVIa, XXXVIb, XXXVII, XXXIX, XLI, XLIII und XLIV aufgeführten Gegenstände. Ob von der Beibringung eines Leichenpasses abgesehen werden kann, richtet sich nach den von den Landesregierungen dieserhalb ergehenden Bestimmungen.

Auf die Regelung der Beförderung von Leichen nach dem Bestattungsplatz des Sterbeorts finden die vorstehenden Bestimmungen nicht Anwendung.

Und hierzu bestimmen die Preuß. Minist.-Best. vom 6. April 1888 (Z. 7), daß diese Regelung den Regierungsbehörden überlassen bleibt. Die Streitfrage, ob die Exklusivberechtigungen der Kirchengemeinden, die Beförderung von Leichen nach dem Bestattungsplatze zu besorgen, durch die Deutsche Reichsgewerbeordnung aufgehoben sind oder weiter in rechtlicher Geltung geblieben sind, ist in Uebereinstimmung mit Brie (Zeitschr. f. Kirchenrecht Bd. 20 S. 269 f.) vom Reichsger. unterm 28. Januar 1889 (Entsch. in Civils. Bd. 23 S. 22 f.) im Sinne der letzteren Alternative entschieden worden.

Ferner bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 20 Abs. 9: „Die Abfertigung und Auslieferung von Leichen, welche für Universitäten 2c. zu anatomischen Zwecken bestimmt sind, regelt sich nach den besonderen Vorschriften jeder Verwaltung."

Und die Zus.-Best. der Preuß. Staatsb. Ziff. IV „Die Abfertigung dieser Leichen erfolgt nach den Bestimmungen im § 42 Absatz 8 der Verkehrs-Ordnung mittelst Frachtbriefes durch die Güter-Abfertigungsstellen. Der Beibringung eines Leichenpasses bedarf es hierbei nicht."

§ 43.

Art der Abfertigung und der Auslieferung.

(1) Die Abfertigung der Leichen erfolgt nach der Vorschrift des Tarifs auf Grund von Beförderungsscheinen, welche die Eisenbahn auszufertigen und dem Absender auszuhändigen hat, oder auf Grund von Frachtbriefen (§ 51).[149])

I. Diejenigen Leichen, für welche Begleitung vorgeschrieben ist, werden durch die Gepäck-Abfertigungsstellen auf Grund von Beförderungsscheinen, diejenigen Leichen dagegen, bei welchen es der Begleitung nicht bedarf, durch die Güter-Abfertigungsstellen auf Grund von Frachtbriefen abgefertigt. Die begleiteten Leichen werden mit den Personenzügen befördert; Beförderung mit Schnellzügen kann nicht verlangt werden.

(2) Die Auslieferung von Leichen, welche mit Personenzügen befördert werden, kann in der für Gepäck bestimmten Frist (§ 33 Abs. 2) verlangt werden. Die Auslieferung der Leichen erfolgt, sofern die Beförderung auf Beförderungsschein stattgefunden hat, gegen Rückgabe des letzteren.[150])

(3) Innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird. Kommt die Leiche nach 6 Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen 6 Uhr an gerechnet. Bei Ueberschreitung der Abholungsfrist ist die Eisenbahn berechtigt, Wagenstandgeld zu erheben.[151])

II. Das Aufladen der Leichen ist durch den Absender, das Abladen derselben durch den Empfänger zu bewirken.

III. Für die Erhebung des Wagenstandgeldes gelten die Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C.)

[149]) § 43 regelt die Art der Abfertigung und der Auslieferung von Leichen und ist im Anschluß an die bestehenden Tarifvorschriften neu aufgenommen. § 43. Abs. 1.

Abs. 1 betrifft die Abfertigung von Leichen und gestattet für dieselbe zwei Arten der Abfertigung: auf Grund von Beförderungsscheinen oder von Frachtbriefen (Verk.-Ord. § 51). Welche Art anzuwenden ist, ist den Vorschriften der Tarife überlassen. Ist aber die Abfertigung mit Beförderungsscheinen tarifarisch vorgeschrieben, so sind dieselben von der Eisenbahn auszufertigen und dem Absender auszuhändigen. Dies ist obligatorisch, darf mithin durch Tarifvorschriften nicht abgeändert werden.

Die Allg. Zus.-Best. Ziffer I unterscheiden in Betreff der Art der Abfertigung zwischen Leichen, für welche Begleitung vorgeschrieben ist, und Leichen, welche einer Begleitung nicht bedürfen. Die ersteren werden durch die Gepäck-Abfertigungsstellen auf Grund von Beförderungsscheinen, die letzteren dagegen durch die Güter-Abfertigungsstellen auf Grund von Frachtbriefen abgefertigt. Die begleiteten Leichen werden mit Personenzügen befördert; Beförderung mit Schnellzügen kann nicht verlangt werden.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 18 Abs. 1 schreiben für den Beförderungsschein ein besonderes Muster vor (s. unten S 180). Bei der Auslieferung mit Frachtbrief soll die Abfertigung auf Frachtkarte vorgenommen werden. (Vgl. in Betreff der weiteren Behandlung der Beförderungsscheine: § 18 Abs. 2—5 und bezüglich der Bestellung und Anforderung der Wagen: § 19 l. c.) Ferner bestimmt § 20 Abs. 1, 3, 6, 8 u. 9 a. a. O.: „Die Annahme von zur Beförderung angemeldeten Leichen soll nicht früher erfolgen, als bis die unmittelbare Verladung in einem Güterwagen und bald darauf die Beförderung bewirkt werden kann, so daß die Aufbewahrung auf den Bahnhöfen thunlichst vermieden wird. Vor der Abfertigung hat sich die Annahmestelle mit dem Aufgeber oder Begleiter nach Maßgabe des von diesem gewählten Weges über die Abfertigungsweise und die zu benutzenden, nach Vorschrift der Verwaltung zur Leichenbeförderung zugelassenen Züge zu verständigen. Wenn zur Beförderung aufgegebene Leichen vor dem Abgange des Zuges vom Absender zurückgenommen werden, oder wenn die Beladung der bereit gestellten Wagen nicht innerhalb der für den Güterverkehr fest-

gesetzten Frist bewirkt wird, so kommt das im Nebengebührentarife bestimmte Wagenstandgeld zur Erhebung. Im internationalen Verkehr sind Leichen von der Beförderung auf Grund eines durchgehenden Beförderungsscheins oder Frachtbriefes ausgeschlossen, soweit nicht in den Tarifen Anderes bestimmt ist. Die Abfertigung und Auslieferung von Leichen, welche für Universitäten ꝛc. zu anatomischen Zwecken bestimmt sind, regelt sich nach den besonderen Vorschriften jeder Verwaltung. (S. Anm. 148).

Muster des Beförderungsscheins.

Firma der Eisenbahn-Verwaltung.

Die Beförderung erfolgt unter den Bedingungen der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Zug Nr. ……

Beförderungsschein No. 00.

Von …… nach ……

über …… = …… km

zur Weiterbeförderung nach ……

…… Begleiter mit/ohne Fahrkarte ……

Absender: …… in ……

Empfänger: …… in ……

…… ℳ Interesse an der Lieferung.

Einzeln. Stück.	In Wagenladungen Stück.*)	Der Wagen			
		Inhalt.	Eigenthümerin.	Nummer.	Ladefläche. qm

*) Stückzahl bei Wagenladungen nach Angabe des Absenders.

	ℳ	₰
1. Fracht einschl. Abfertigungsgebühr		
2. Frachtzuschl. für Benutzung des Zuges		
Nr. …… von …… bis ……		
Nr. …… von …… bis ……		
3. Fahrgeld für Begleiter ……		
4. Desinfektionsgebühr		
5. Außerdem: ……		
Zusammen		

……, den …… 18……

Die …… -Abfertigungsstelle.
(Unterschrift).

Die Sendung wird auf der Bestimmungsstation nur gegen Rückgabe dieses Scheines ausgeliefert.

150) Nach Abs. 2 Satz 1 ist der Absender bezw. Empfänger berechtigt, die Auslieferung der mit Personenzügen beförderten Leichen in der für Gepäck bestimmten Frist zu verlangen, d. h. die Eisenbahn ist zur sofortigen Auslieferung verpflichtet, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe sowie zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist (§ 33 Abs. 2 s. Anm. 116 S. 142). Bei Beförderung mit Güterzügen gelten die Vorschriften über die Auslieferung von Eilgut. Nach Satz 2 hat bei Beförderung auf Beförderungsschein die Auslieferung gegen Rückgabe desselben zu erfolgen. Es finden hier die Bestimmungen des § 33 Abs. 1 sinngemäße Anwendung. (Anm. 115). § 43. Abs. 2.

151) Nach Abs. 3 Satz 1 ist der Absender bezw. Empfänger verpflichtet, innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation, die Leiche abzuholen. Dies gilt gleichviel, ob die Beförderung mit Personen- oder anderen Zügen erfolgt ist. Nur wenn die Leiche erst nach 6 Uhr Abends ankommt, erweitert sich die Frist insofern, als sie erst vom nächsten Morgen 6 Uhr ab gerechnet wird (Satz 2) s. Anm. 107. Mit Rücksicht darauf, daß es sich hier nicht um eine bloße Ordnungsvorschrift, sondern eine sanitätspolizeiliche Maßregel handelt, ist damit das Präjudiz verknüpft, daß, wenn die Abholung nicht in der bestimmten Frist erfolgt, die Leiche nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird. Die Eisenbahnverwaltung (Gepäck- bezw. Güter-Abfertigungsstelle) hat demgemäß dafür Sorge zu tragen, daß die Ortsobrigkeit von der nicht fristzeitigen Abholung der Leiche nach Ablauf der Frist in Kenntniß gesetzt wird. Daher bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 20 Abs. 7, daß, wenn die Abholung nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist erfolgt, der Ortspolizeibehörde Anzeige erstattet werden muß. Es ist nicht nur ein Recht, sondern auch eine Pflicht der Eisenbahn, die Abholung bezw. Beisetzung nach Ablauf der qu. Frist zu veranlassen. Sie kann überdies nach Satz 2 bei Ueberschreitung der Abholungsfrist Wagenstandgeld erheben. § 43. Abs. 3.

Nach den Allg. Zus.-Best. Ziff. II liegt dem Absender das Aufladen, dem Empfänger das Abladen der Leiche ob. Wenn die Eisenbahn diese Funktionen übernimmt, so kann sie daher besondere tarifarische Gebühren dafür beanspruchen.

VII.

Beförderung von lebenden Thieren.[152]

§ 44.

Besondere Beförderungs-Bedingungen.

(1) Lebende Thiere werden nur unter der im § 6 Absatz 2 aufgeführten Voraussetzung zur Beförderung angenommen.[153]

(2) Die Beförderung kranker Thiere kann abgelehnt werden.

Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften.[154])

(3) Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn nur bei Beachtung der von ihr im Interesse der Sicherheit vorzuschreibenden Bedingungen verpflichtet.[155])

I. Wilde Thiere, einschliesslich ganzer Menagerien, wie überhaupt die in den Tarifen nicht genannten Tiere werden zur Beförderung dann übernommen, wenn die Gefahr einer Beschädigung von Menschen, Thieren und Gütern durch die Art und Weise der Verpackung oder Verladung nach dem Ermessen der Versandstation ausgeschlossen ist. Bei Einzelsendungen wilder Raubthiere sind die zur Verpackung verwendeten Käfige oder Kisten aussen mit der Bezeichnung „Raubthier" in auffallender Schrift zu versehen.

(4) Bei der Beförderung lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben, sofern nicht der Stationsvorsteher Ausnahmen zuläßt, ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und das Vieh während des Transports zu beaufsichtigen. Bei kleinen Thieren, insbesondere Geflügel, bedarf es der Begleitung nicht, wenn sie in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen aufgegeben werden. Die Käfige müssen luftig und geräumig sein.[156])

II. 1. Grossvieh in Wagenladungen wird nur mit Begleitung angenommen; für je drei Wagen muss mindestens ein Begleiter gestellt werden. Bei Aufgabe von Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse u. s. w.) in Wagenladungen, sowie von einzelnen Stücken Gross- und Kleinvieh kann von der Beigabe eines Begleiters nach dem Ermessen der Versandstation abgesehen werden.

2. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung wird nicht geändert, falls von der Beigabe eines Begleiters abgesehen wird. Der Eisenbahn erwächst insbesondere keine Haftung für den Schaden, für den sie im Falle der Begleitung nicht aufzukommen gehabt hätte.

III. 1. Zu jeder Sendung und wenn eine Sendung aus mehr

als einer Wagenladung besteht, zu jedem Wagen, wird ein Begleiter zum Fahrpreise von 2 Pfennig für das Kilometer zugelassen; als Fahrtausweis dient in solchem Falle der Beförderungsschein. Es bleibt jedoch den Eisenbahnverwaltungen überlassen, in den einzelnen Verkehren als Fahrtausweis für die Begleiter auch Fahrkarten zuzulassen.

2. Wenn von dem Vorsteher der Versandstation ausnahmsweise den Begleitern die Fahrt in anderen Wagen als den Viehwagen gestattet ist, so werden dieselben nach Wahl der Eisenbahnverwaltung entweder im Packwagen, oder in einem Güterwagen, oder in einem Personenwagen III. Wagenklasse befördert.

3. Begleiter über die in Ziffer 1 bezeichnete Anzahl hinaus haben, sofern sie in den Viehwagen Platz nehmen, bei Beförderung in Personen- oder gemischten Zügen Fahrkarten der im Zuge befindlichen niedrigsten Wagenklasse zu lösen, bei Beförderung in Güter- oder Eilgüterzügen, sowie in Sonderzügen dagegen ein Fahrgeld von 2 Pfennig für das Kilometer zu entrichten. Letzterenfalls dient, insoweit nicht besondere Fahrscheine an die einzelnen Begleiter ausgegeben werden, der Beförderungsschein als Fahrtausweis; benutzen die Begleiter aber Personenwagen, so haben sie Fahrkarten der betreffenden Wagenklasse zu lösen.

4. Jedem Begleiter ist gestattet, einen Hund im Viehwagen unentgeltlich mitzunehmen.

5. Bei Transporten zur Nachtzeit müssen die Begleiter mit gut brennenden Laternen versehen sei.

(5) Der Absender muß das Einladen der Thiere in die Wagen sowie deren sichere Befestigung selbst besorgen und die erforderlichen Befestigungsmittel beschaffen. Das Ausladen liegt dem Empfänger ob.[157])

IV. 1. Die Thiere dürfen nicht geknebelt und in Säcken, Käfigen, Kisten oder ähnlichen Behältern nur dann, wenn dieselben hinlänglich geräumig und luftig sind, zur Beförderung aufgegeben werden.

2. Bei Festsetzung der grössten Zahl der in einem Wagen

zu verladenden Thiere ist davon auszugehen, dass Grossvieh nicht aneinander oder gegen die Wandung des Wagens gepresst stehen darf, für Kleinvieh aber genügender Raum, um sich legen zu können, verbleiben muss.
3. Über die zulässig grösste Stückzahl der in einen Wagen oder in einzelne Abtheilungen desselben aufzunehmenden Tiere entscheidet im Streitfalle der diensthabende Stationsbeamte.

4. Die Verladung von Wiederkäuern verschiedener Gattung oder von Wiederkäuern und Schweinen in demselben Wagen ist bei Transporten von deutschen Schlachtviehmärkten nach den Seehäfen verboten. Im Übrigen ist die Verladung von Grossvieh und Kleinvieh, sowie von Thieren verschiedener Gattung in demselben Wagen nur gestattet, wenn die Einstellung in durch Barrièren, Bretter- oder Lattenverschläge von einander getrennte Abtheilungen erfolgt.

5. Das Bestreuen der Fussböden offener Wagen mit brennbarem Material ist unzulässig. Als brennbares Material ist anzusehen und daher nicht zu verwenden: Stroh, Spreu und grasartige Streu; dagegen darf mit Wasser besprengtes Sägemehl, mit oder ohne Zusatz von Satz, sowie Torfstreu, wenn sie vorher mit Wasser mässig angefeuchtet ist, verwendet werden. Zu den offenen Wagen im Sinne dieser Bestimmung gehören auch solche Wagen, welche zwar eine feste Decke haben, deren Wände aber aus Latten bestehen (Etagewagen).

6. Das während des Eisenbahntransports zur Fütterung der Thiere erforderliche Futter, das etwaige Geschirr der Thiere, sowie das übliche Handgepäck der Viehbegleiter werden unentgeltlich im Viehwagen mitbefördert. Sonstiges Gepäck oder Güterstücke dürfen in den mit Vieh belagenen Wagen nicht untergebracht werden, sind vielmehr behufs regelrechter Abfertigung der Aufgabestation zu übergeben.

V. Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von Pferden, Maultieren, Eseln, Rindvieh, Schafen, Ziegen, oder Schweinen verwendet sind, und

der bei der Beförderung benutzten Gerätschaften werden die aus dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) ersichtlichen Gebühren erhoben.

(6) Vorausbezahlung des Transportpreises kann gefordert werden.[158])

VI. Bei den auf Beförderungsschein oder Gepäckschein abgefertigten Thiersendungen ist der Fahrpreis stets am Absendeorte zu erlegen und ist Nachnahmebelastung ausgeschlossen. Bei Frachtbriefsendungen ist es dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen überlassen, in den einzelnen Verkehren unfrankirte Aufgabe und Nachnahmebelastung zuzulassen und die Bedingungen, unter welchen die Zulassung geschieht, festzusetzen.

Abschn. VII. Beförderung von lebenden Thieren.

[152]) Die §§ 44—48 der Verk.-Ord., welche den Abschnitt VII derselben unter dem Titel

„Beförderung von lebenden Thieren"

bilden, enthalten in Gemäßheit dieser Ueberschrift die Bestimmungen der Verk.-Ord. über die Beförderung lebender Thiere. Sie umfassen zum Theil die eisenbahnseitigen Transportbedingungen für lebende Thiere im Anschluß an Art. 390—431 H.-G.-B. und in Ergänzung und Modifikation der für die Haftpflicht bei Gütern im Allgemeinen geltenden reglementarischen Vertragsbedingungen (s. § 48), zum Theil aber auch Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, die mit der Expedition und Beförderung lebender Thiere in Verbindung stehen.

Der Thierbeförderungsvertrag ist seiner juristischen Natur nach lediglich eine besondere Kategorie des Güterfrachtvertrages und daher wie dieser den Bestimmungen der Art. 390—431 H.-G.-B. unterworfen. Nur gewisse Eigenthümlichkeiten dieser Transportobjekte und die dadurch bedingte besondere Expeditions- und Beförderungsweise haben zu mehrfachen Abweichungen von den allgemeinen Bestimmungen des Abschn. VIII Verk.-Ord. über Güterbeförderung geführt. Dahin gehören wesentlich besondere Bestimmungen über die Quantität und Qualität der Thiere, über Ein- und Ausladung, Begleitung, Annahme und Ausführung, Form des Vertragsabschlusses, Lieferfrist u. s. w. Diese Abweichung, sowie der Umstand, daß der Transport von lebenden Thieren (namentlich Pferden, Hunden) zumeist mit dem Personentransport in Verbindung steht, hat ersichtlich die Aufnahme der bezüglichen Vorschriften in den besonderen Abschnitt VII der Verk.-Ord. zur Folge gehabt. (Schott S. 514.)

Besondere Bestimmungen über die Haftpflicht für Thiere (Verlust, Beschädigung, Versäumung der Lieferzeit) enthält Abschnitt VII nicht. Es finden — soweit nicht die Aufgabe als Gepäck erfolgt (§ 30 Abs. 3) oder für die von Reisenden mitgeführten Hunde besondere Bestimmungen gegeben sind

(§ 27), — lediglich die bezüglichen Bestimmungen des Abschn. VIII über die Beförderung von Gütern sinngemäße Anwendung.

§ 44. Abs. 1. [153]) § 44 enthält vornehmlich für lebende Thiere aller Art geltende besondere Beförderungsbedingungen über den Annahmeort (Abs. 1), über die zur Annahme erforderliche Qualität (Abs. 2, 3), Begleitung (Abs. 4), Ein- und Ausladen (Abs. 5) sowie die Frachtzahlung (Abs. 6). Abs. 1 beschränkt durch den Hinweis auf § 6 Abs. 2 die Annahmepflicht der Eisenbahnen auf bestimmte für die Thierbeförderung eingerichtete Stationen (s. Anm. 21 S. 46). Es ist hier, wie in den §§ 44—48 überhaupt, nur von lebenden Thieren die Rede. Der Transport todter Thiere richtet sich lediglich nach den für den Gütertransport geltenden Bedingungen (Epstein S. 29, Schott S. 517).

§ 44. Abs. 2. [154]) Im Gegensatz zu dem alten Regl. (§ 40 Abs. 2 S. 1.), welches die Annahme kranker Thiere ausschließt und die Ablehnung derartiger Transporte den Eisenbahnen zur Pflicht macht (Schott S. 479 Thöl III § 57 S. 116), bestimmt § 44 Abs. 2 Satz 1 der Verk.-Ord. nur, daß die Beförderung kranker Thiere abgelehnt werden kann. Hiernach ist dieselbe nicht mehr unbedingt ausgeschlossen, vielmehr dem Ermessen bezw. den Spezialvorschriften der einzelnen Verwaltungen überlassen, ob und unter welchen Bedingungen sie — unter Beobachtung der staatlichen Sicherheitsvorschriften — kranke Thiere zum Transporte verstatten wollen.

Im Satze 2 wird darauf hingewiesen, daß der Transport von Thieren wegen der Gefahr der Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen, d. h. verboten ist, insofern sanitätspolizeiliche Vorschriften dies bestimmen. Die zuwiderhandelnde Eisenbahn macht sich ebenso wie der Versender civil- und kriminalrechtlich verantwortlich.

I. In Deutschland bezw. Preußen gelten für die Eisenbahnen

a) die allgemeinen Vorschriften zur Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen, insbesondere die darin enthaltenen Verkehrsverbote (u. Strafbestimmungen: § 328 R.-St.-G.-B.). Dahin gehören zunächst 1. das zur Abwehr ꝛc. der Rinderpest erlassene Bundesgesetz vom 7. April 1869, betr. die Maßregeln gegen die Rinderpest, (B.-G.-Bl. 1869 S. 105) und die hierzu ergangene Instruktion vom 26. Mai 1869 (B.-G.-Bl. S. 149 f.) und die revidirte Instruktion vom 9. Juni 1873 (B.-G.-Bl. S. 147 f.), sowie das Reichsgesetz, betr. die Zuwiderhandlungen gegen die zur Abwehr der Rinderpest erlassenen Vieh-Einfuhrverbote, vom 21. Mai 1878 (B.-G.-Bl. S. 195); 2. das Reichsgesetz, betr. die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen, vom 23. Juni 1880 (R.-G.-Bl. S. 153), sowie die hierzu ergangene Instruktion des Bundesraths vom 12. Februar 1881 (Centr.-Bl. f. d. D. R. S. 37 f.) und das zu dem Reichsgesetze vom 23. Juni 1880 erlassene Preußische Ausführungsgesetz vom 12. März 1881 (G.-S. S. 128); 3. das Reichsgesetz, betr. Abänderung des Ges. über die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen, vom 1. Mai 1894 (R.-G.-Bl. S. 405) und das hierzu erlassene Preuß. Ausführ.-Ges. vom 18. Juni 1894 (G.-S. S. 115); 4 das Viehseuchen-Uebereinkommen zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn vom 6. Dezember 1891 (R.-G.-Bl. 1892 S. 90).

b) die besonderen Vorschriften, betr. die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (Desinfektion). Dahin gehörten das Reichsgesetz v. 25. Februar 1876 (R.-G.-Bl. S. 163, E.-V.-Bl. 1878 S. 171) und die hierzu ergangenen Ausführungs-Verordnungen des Bundesraths (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 6. Mai 1876, betr. die Ausführung des Ges. v. 25. Febr. 1876 C.-Bl. f. d. D. R. 1876 S. 251, später ersetzt durch die Bekanntmachung vom 20. Juni 1886 C.-Bl. f. d. D. R. 1886 S. 200 f., E.-V.-Bl. 1886 S. 467) und der Landesregierungen (s. Preuß. Ausf.-Verord. des Min. der öffentl. Arb. vom 19. November 1886 E.-V.-Bl. S. 468). Verfüg. des R.-E.-A. vom 20./2. 1892, betr. Desinfektion der zur Viehbeförderung benutzten Eisenbahnwagen im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn (E.-V.-Bl. 1892 S. 49).

Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 19 Abs. 3 und den dort alleg. § 18 des Uebereinkommens, betr. die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenb.-Verwaltungen. Ferner § 21 Abs. 5: „Den Dienststellen wird zur besonderen Pflicht gemacht, die vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen, desgleichen auch die auf Grund des Reichsgesetzes vom 23. Juni 1880, betreffend die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen, etwa erlassenen Verfügungen genau zu beachten, auch auf deren Befolgung seitens der Absender zu halten. Ersichtlich kranke Thiere dürfen, insoweit deren Beförderung wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen nicht ohnehin ausgeschlossen ist, zur Beförderung nur dann zugelassen werden, wenn diese nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Aufgabestation sich ohne Qualen für die Thiere selbst und ohne Gefahr für mitverladene Thiere oder andere Gegenstände ausführen läßt. In zweifelhaften Fällen ist die Beförderung von der Beibringung eines thierärztlichen Zeugnisses abhängig zu machen."

§ 44. Abs. 3.

[155]) In Milderung der Bestimmung des alt. Regl. (§ 40 Abs. 3), welches die Eisenbahn grundsätzlich für nicht verpflichtet zum Transport wilder Thiere erklärt, bestimmt § 44 Abs. 3 Verk.-Ord., daß die Eisenbahn zum Transport wilder Thiere nur bei Beachtung der von ihr im Interesse der Sicherheit vorzuschreibenden Bedingungen verpflichtet ist. Der Transport wilder Thiere ist also nicht lediglich von dem Belieben der Eisenbahnen abhängig; sie sind vielmehr gehalten, Sicherheitsvorschriften bekannt zu geben, und sind zum Transport verpflichtet, wenn der Aufgeber die bezüglichen Vorschriften erfüllt.

Hiernach erscheint es zweifelhaft, ob die Allg. Zus.-Best. I (s. oben S. 182) zulässig ist, weil diese ganz generell den Transport wilder Thiere nur zuläßt, wenn die Verpackung und Verladung nach dem Ermessen der Versandstation die Gefahr einer Beschädigung von Menschen 2c. ausschließt. Denn nach § 44 Abs. 3 Verk.-Ord. hat die Eisenbahn bestimmte Sicherheitsvorschriften zu erlassen und muß den Transport übernehmen, wenn diese erfüllt sind.

§ 44. Abs. 4. [156]) Abs. 4 schreibt vor, daß die Eisenbahn bei der Beförderung lebender Thiere Begleitung zu fordern berechtigt ist — abgesehen von kleinen Thieren, insbesondere Geflügel in tragbaren, gehörig verschlossenen, luftigen und geräumigen Käfigen, — und bestimmt zugleich den Ort, wo die Begleiter ihren Platz zu nehmen haben, sowie ihre Pflicht zur Beaufsichtigung des Viehs während des Transports. Die Berechtigung, Begleitung zu fordern, erstreckt sich — abgesehen von der erwähnten Ausnahme, auf alle lebenden Thiere, also insbesondere auch auf kranke und wilde (Abs. 2 und 3).

Vgl. in Bezug auf die Beschränkung der Haftpflicht bei begleiteten Thieren: Art. 424 Abs. 1 Ziff. 5 und Abs. 2 H.-G.-B. § 77 Abs. 1 Ziff. 6 Abs. 2, 3 Verk.-Ord.

Vgl. ferner über die Erfordernisse der Begleitung, Befugnisse und Pflichten der Begleiter: Allg. Zus.-Best. II Ziff. 1 — 5 (oben S. 182 ff.). und Allg. Abf.-Vorschr. § 21 Abs. 7 — 9: Wenn für Sendungen von Thieren in Käfigen und dergleichen unterwegs ein nennenswerthes Stilllager eintritt, so haben die Stationen für die Tränkung und nöthigenfalls für die Fütterung der Thiere Sorge zu tragen und die baaren Auslagen für das Futter unter Vermerk auf Frachtbrief und Frachtkarte nachzunehmen. Gegebenenfalls ist jedoch der Absender darauf aufmerksam zu machen, daß eine besondere Gewähr hierfür nicht übernommen wird. Für die persönliche Mühewaltung der Bediensteten darf eine Anrechnung nicht erfolgen. (Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 2/2 1891 E.-V.-Bl. S. 9). Nach der Zusatzbestimmung II zu § 44 der Verk.-Ord. ist die Beigabe von Begleitung nur bei Sendungen von Großvieh in Wagenladungen durchaus erforderlich, während bei Sendungen von Großvieh in einzelnen Stücken, sowie von Kleinvieh (in Wagenladungen wie in einzelnen Stücken) auf Antrag des Absenders von der Beigabe eines Begleiters abgesehen werden kann. Bei der Aufgabe einzelner Thiere ist von dem Verlangen der Begleitung in der Regel abzusehen, wenn nicht besondere Umstände dieselbe nothwendig erscheinen lassen, wie z. B. besondere Schwierigkeiten bei der Wartung und Pflege. Wird bei der Aufgabe einzelner Thiere aus besonderen Gründen Begleitung verlangt, so sind diese Gründe auf den Begleitpapieren anzugeben. Wegen der Beförderung der Begleiter vgl. Zusatzbestimmung III zu § 44 der Verk.-Ord. — Wenn bei einer Sendung lebender Thiere unterwegs entdeckt wird, daß die erforderliche Anzahl von Begleitern nicht vorhanden ist, so sind entweder die fehlenden Begleiter auf Kosten des Absenders zu stellen, oder es sind, wenn dieses nach dem Ermessen der Station nicht ausführbar, die Thiere auf der entdeckenden oder der nächsten hierzu geeigneten Station anzuhalten und auf Kosten des Absenders unter Benachrichtigung desselben zu verpflegen, sofern es nicht ausnahmsweise nach Lage des Falles unbedenklich erscheint, die Sendung unbegleitet bzw. mit den vorhandenen Begleitern bis zur Bestimmungsstation durchlaufen zu lassen.

Vgl. über die Verladung lebender Thiere in Käfigen: Allg. Abf.-Vorschr. § 35 Abs. 8 lit. i. und Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 19/1 1889 E.-V.-Bl. S. 39; über die Begleitung von Bienensendungen: Erl. v. 12. Juli 1888 E.-V.-Bl. S. 181.

Vgl. die bes. Best. der Preuß. Staatsb. für die Beförderung der Begleiter von Leichen, Sendungen lebender Thiere, Gold- und Silberbarren 2c., lebender Fische, Brieftauben-Sendungen, Bienen-Sendungen in Personenzügen z. § 11 Verk.-Ord.

[157]) Abs. 5 legt dem Absender die Pflicht auf, das Einladen der Thiere in die Wagen, sowie deren sichere Befestigung selbst zu besorgen und die erforderlichen Befestigungsmittel zu beschaffen. In gleicher Weise hat der Empfänger das Ausladen selbst zu bewirken. Hiernach gilt hier der in Gemäßheit des Art. 424 Ziff. 3 H.-G.-B. und § 77 Ziff. 3 Verk.-Ord. stipulirte Befreiungsvertrag d. h. die Eisenbahn haftet nicht für den Schaden, welcher für die beförderten Thiere aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist (vergl. Anm. z. § 77 Abs. 3 Verk.-Ord.).

§ 44. Abs. 5.

S. hierzu die Allg. Abf.-Vorschr. § 19 u. 33 über Bestellung und Anforderung der Wagen.

Bezüglich der Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen hat der deutsche Bundesrath allgemeine Bestimmungen erlassen, welche durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 18. Juli 1879 (R.-G.-Bl. S. 479 ff.) veröffentlicht worden sind. (E.-V.-Bl. S. 142 ff. und Ergänzung vom 28. November 1887. eod. S. 411). Dieselben enthalten Vorschriften über die Ladeanlagen (Rampen, Viehbuchten, Fütterungs- und Tränkungsvorschriften) (§ 1), über die Beschaffenheit und Einrichtung der Wagen (§ 2), über die Art der Verladung (§ 3), über die Beförderung (Züge, Viehzüge, Geschwindigkeit der Viehzüge, Tränkung, Rangiren, Begleitung der Viehtransporte u. Desinfektion) (§§ 4—9) u. Schlußbestimmungen (§§ 10, 11). Von der Landesregierung kann mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts eine Abweichung von einzelnen Bestimmungen zugelassen werden (§ 11 Abs. 2), und zwar erstreckt sich diese Dispensationsbefugniß auf sämmtliche Vorschriften der Verordnung. (Mittheilung des Reichskanzlers vom 6. April 1885 — Min. d. öffentl. Arb. II. b. T. 2128). Vergl. ferner die Erl. dess. Min. v. 19. Mai 1885 E.-V.-Bl. S. 144 u. 19. Jan. 1889 E.-V.-Bl. S. 39).

Hierzu sind die oben (S. 183, 184) mitgetheilten Allg. Zus.-Best. IV Ziff. 1—5 ergangen.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 21 Abs. 5 machen es den Dienststellen zur besonderen Pflicht, die vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen über die Verladung u. Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen, desgleichen auch die auf Grund des Reichsgesetzes vom 23. Juni 1880, betreffend die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen, etwa erlassenen Verfügungen genau zu beachten, auch auf deren Befolgung seitens der Absender zu halten. Ferner bestimmt Abs. 6, a. a. O., daß, wenn die Überlastung eines vom Absender mit lebenden Thieren beladenen Wagens festgestellt ist, nach den Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen 2c. zu verfahren ist. Auch ist das Übergewicht sofort abzuladen und dem Begleiter zur Verfügung zu stellen, welcher die etwaige Weiterbeförderung als besondere Sendung zu bewirken hat. Verweigert der Begleiter die Übernahme, oder ist ein solcher nicht vorhanden, so sind die überschießenden Stücke

auf Gefahr und Kosten des Absenders in Verpflegung zu geben. Werden dieselben einstweilen auf dem Bahnhofe belassen, so kommt das tarifmäßige Standgeld zur Erhebung. Ebenso ist zu verfahren, wenn auf thierärztliche Anordnung oder aus sonstiger Veranlassung, wenn beispielsweise Großvieh gepreßt steht, die theilweise Entladung einer Wagenladung lebender Thiere erforderlich wird. In diesem Falle ist jedoch ein Frachtzuschlag nicht zu berechnen.

Die Zus.-Best. für die Preuß. Staats-Eisenb. fügen hier noch hinzu: Für die Beförderung der überschießenden Stücke Vieh wird im Falle der Ueberlastung die Fracht für die bereits zurückgelegte Strecke nach § 3 Ziffer 3 der Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen etc. und, wenn die Weiterbeförderung verlangt wird, für die noch zurückzulegende Beförderungsstrecke nach den allgemein geltenden Sätzen berechnet. Eine Frachtberechnung für die bereits zurückgelegte Strecke tritt jedoch nicht ein, wenn die theilweise Entladung auf thierärztliche Anordnung etc. geschieht.

§ 44. Abs. 6. [158]) Während nach dem alt. Regl. (§ 41 Abs. 6, § 43 Abs. 2) die Vorausbezahlung des Transportpreises bei Thiertransporten obligatorisch d. h. der Frankaturzwang generell eingeführt war, ist nach Abs. 6 des § 44 Verk.-Ord. die Vorausbezahlung nur fakultativ und die Vorausbezahlung kann gefordert werden, aber sie braucht es nicht. Die Eisenbahn ist zur Forderung der Vorausbezahlung berechtigt, aber nicht verpflichtet.

Die Allg. Zus.-Best. Ziff. VI. unterscheiden hierbei Abfertigung auf Beförderungs- oder Gepäckschein und Abfertigung auf Frachtbrief. Bei ersterer besteht Frakturzwang und ist Nachnahmebelastung ausgeschlossen. Bei letzterer ist es in die Wahl der Eisenbahnen gestellt, unfrankirte Sendungen und Nachnahmebelastung zuzulassen und die Bedingungen der Zulassung festzusetzen.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 21 Abs. 2 verweisen auf die vorstehende Ziff. VI. der Allg. Zus.-Best.

Die Zus.-Best. der Preuß. Staats-Eisenb. Ziff. III zum § 21 Abs. 2 cit. gestatten im Binnen- und Staatsbahn-Verkehre sowie im Verkehr mit denjenigen nichtpreußischen Bahnen, welche sich dieser Einrichtung angeschlossen haben, die Beförderung lebender Thiere, welche mittelst Frachtbriefs zur Aufgabe gelagen, auch unfrankirt oder mit Nachnahmebelastung — in diesen Fällen auch mit Begleitung — unter den a. a. O. litt. a—f bezeichneten Bedingungen.

§ 45.

Art der Abfertigung.

Die Abfertigung der Thiere erfolgt — abgesehen von den Bestimmungen der §§ 27 und 30 Absatz 3 — nach der Vorschrift des Tarifs auf Grund von Beförderungsscheinen, welche von der Eisenbahn auszufertigen und dem Absender auszuhändigen sind, oder auf Grund von Frachtbriefen (§ 51).[159])

I. Bei welcher Dienststelle die Auflieferung zu erfolgen hat und die Ablieferung stattfindet, bestimmt sich nach den Einrichtungen der Versand- und Empfangsbahn.

II. (1) Die Abfertigung der Tiere erfolgt entweder mittelst Beförderungsscheins oder, soweit dies seitens der Eisenbahnverwaltungen zugelassen ist, auf Grund von Frachtbriefen.

(2) Thiere ohne Begleitung werden nur auf Grund von Frachtbriefen befördert, sofern nicht Aufgabe als Gepäck erfolgt.

(3) Die Form des Fahrtausweises für Begleiter bei Frachtbriefsendungen regelt sich nach den Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen. (Siehe auch Zusatzbestimmung III zu § 44 der Verkehrs-Ordnung.)

[159]) § 45 — welcher dem alt. Regl. fehlte — trifft über die Art der Abfertigung von Thiertransporten Bestimmung. Es sind zwei Arten der Abfertigung vorgeschrieben, nach welchem die Abfertigung zu erfolgen hat: auf Grund von Beförderungsscheinen oder auf Grund von Frachtbriefen. Erfolgt die Abfertigung auf Beförderungsschein, so sind sie von der Eisenbahn auszufertigen und dem Absender auszuhändigen. Dies ist obligatorisch und darf durch Tarifvorschriften nicht abgeändert werden. Erfolgt die Abfertigung auf Frachtbrief, so greifen, — worauf § 45 ausdrücklich hinweist, — die Bestimmungen des § 51 der Verk.-Ord. Platz. Die Wahl zwischen diesen beiden Arten der Abfertigung überläßt § 45 der Verk.-Ord. der Bestimmung der Eisenbahnverwaltungen. § 45.

Demgemäß schreiben die Allg. Zus.-Best. (Ziff. I u. II) als Regel die Abfertigung mittelst Beförderungsscheins vor, und nur, soweit dies seitens der Eisenbahnverwaltungen zugelassen ist, auf Grund von Frachtbriefen. Nur bei Thieren ohne Begleitung ist die Beförderung auf Grund von Frachtbriefen obligatorisch, sofern nicht Aufgabe als Gepäck (§ 30 Abs. 3 Anm. 105) erfolgt. Die Dienststelle der Auf- und Ablieferung bestimmt sich nach den Einrichtungen der Versand- und Empfangsbahn, ebenso die Form des Fahrtausweises für Begleiter bei Frachtbriefsendungen.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 21 Abs. 1 weisen darauf hin, daß bei der Abfertigung sich die Annahmestelle mit dem Aufgeber oder Begleiter nach Maßgabe des von diesem gewählten Weges über die Abfertigungsweise und über die zu benutzenden, nach Vorschrift der Verwaltung für Viehbeförderung zugelassenen Züge zu verständigen hat. (Die Zus.-Best. I u. II. f. d. Preuß. Staatsb. setzen des Näheren fest, welche Thiertransporte durch die Gepäck-, und welche durch die Eilgut- oder Güter-Abfertigungsstellen abzufertigen sind) Vgl. ferner in Betreff der Abfertigungsmodalitäten von Viehtransporten die Allg. Abf.-Vorschr. § 21 Abs. 3—6 (u. Zus.-Best. IX. u. X f. d. Preuß. Staatsb.) sowie Abs. 11 wegen der Beförderung von Brieftauben.

§ 46.

An- und Abnahme.

(1) Die Eisenbahn hat bekannt zu machen, mit welchen Zügen die Beförderung von Thieren erfolgt. Die Annahme einzelner Stücke zur Beförderung hängt davon ab, ob geeigneter Raum vorhanden ist.[160])

(2) Die Eisenbahn kann durch den Tarif festsetzen, daß die Annahme von lebenden Thieren mit Ausnahme von Hunden an Sonn- und Festtagen ausgeschlossen oder auf bestimmte Stunden beschränkt wird.[161])

(3) Die Thiere müssen rechtzeitig, einzelne Stücke mindestens eine Stunde vor Abgang des Zuges, auf den Bahnhof gebracht werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsort werden die Thiere gegen Rückgabe des Beförderungsscheins oder nach Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger gegen dessen Bescheinigung ausgeliefert. Das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach der Bereitstellung und dem Ablaufe der zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahn berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Absenders in Verpflegung zu geben oder, falls sie deren ferneren Aufenthalt im Wagen oder auf dem Bahnhofe gestattet, ein im Tarife festzusetzendes Standgeld zu erheben.[162])

I. Die Bestellung von Wagen zur Verladung von lebenden Thieren ist in der Regel schriftlich bei derjenigen Station, auf welcher verladen werden soll, anzubringen und hat die Anzahl und Gattung der erforderlichen Wagen — gedeckt gebaute oder offen gebaute, Stallungs-, Vieh- oder Etagewagen — die Bestimmungsstation, den Tag des Gebrauchs, das Datum und die Unterschrift des Bestellers zu enthalten.

II. In Betreff des Reugeldes bei nachträglichen Verfügungen der im § 64 der Verkehrs-Ordnung gedachten Art siehe Nebengebührentarif (Abschnitt C).

III. In Betreff der Gebühren beim Rücktritt vom Frachtvertrage wegen Transporthindernissen (§ 65 Absatz 1 und 2 der Verkehrs-Ordnung) siehe Nebengebührentarif (Abschnitt C).

IV. Das Standgeld wird nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.

160) § 46 trifft Bestimmung über die An- und Abnahme von Thiertransporten und zwar Abs. 1: über die zur Beförderung bestimmten Züge bezw. Räume, Abs. 2: Annahme an Sonn- und Festtagen, Abs. 3: Auf- und Auslieferung. § 46.

Abs. 1. Satz 1 setzt fest, daß die Eisenbahn verpflichtet ist, die Züge, mit welchen die Beförderung von Thieren erfolgt, bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muß eine öffentliche und gehörige sein (S. 24, 48). Das Reichseisenbahnamt hat hierzu verfügt: Die Züge, welche für die Beförderung von Pferden und anderen Thieren bestimmt sind, sind für einen längeren Zeitabschnitt bezw. für die Dauer der Fahrplanperiode ein- für allemal festzusetzen und durch Anschlag in den Expeditionslokalen oder durch Bekanntmachung in den Zeitungen zur allgemeinen Kenntniß zu bringen, damit die Viehversender rechtzeitig ihre Dispositionen treffen können und nicht dem Belieben der Expeditionen anheimgegeben sind. Auch sind bei der Einrichtung direkter Verkehre mit anderen Bahnen Vereinbarungen über diejenigen Züge zu treffen, mit denen das zum Uebergang auf anderen Bahnen bestimmte Vieh befördert werden soll. Bei der Auswahl der Züge ist darauf Bedacht zu nehmen, daß ein mit den Zwecken der direkten Expedition nicht im Einklang stehender Aufenthalt auf den Uebergangsstationen vermieden wird. Ueber das Veranlaßte ist bei der Vorlage der Fahrpläne Anzeige zu machen (Verf. der R.-E.-A. v. 13. April 1875 Nr. 2808). Vgl. den analogen Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 22./10. 1890, betr. die schleunige Beförderung von Fischsendungen (E.-V.-Bl. S. 235), und 14./1. 1892, betr. Beförderung von Viehsendungen, im Fall einer Zugverspätung (E.-V.-Bl. 1892 S. 9). § 46. Abs. 1.

Nach Satz 2 ist die Annahme einzelner Stücke zur Beförderung davon abhängig, ob geeigneter Raum vorhanden ist. Diese Bestimmung darf jedoch nicht dahin ausgelegt werden, daß die Eisenbahn die Annahme einzelner Stücke zur Beförderung aus Mangel an geeignetem Raume beliebig ablehnen darf. Denn dies würde gegen die ihr gemäß Art. 422 H.-G.-B. § 6 Verk.-Ord. obliegende Transportpflicht verstoßen. Vielmehr bezieht sich Satz 2 auf die nicht für die Beförderung von Thiereu bestimmten Züge. die Beförderung einzelner Stücke in den für Thiertransporte bestimmten Zügen kann bei rechtzeitiger Anmeldung nicht ohne Weiteres abgelehnt werden, wohl aber kann der Absender, falls Mangels eines geeigneten Raumes ein größerer, als der für das einzelne Stück erforderliche und passende, gewährt werden muß (z. B. eine ganze Wagenabtheilung rc.), zu entsprechend höheren Tarifsätzen verpflichtet werden.

Vgl. die Fahrplan-Vorschriften f. d. preuß. Staatsb. v. 1. Mai 1893 Abschn. VI. E. „Ueber die Beförderung einzelner Stücke Vieh im Packwagen und Desinfektion derselben."

161) Abs. 2, welcher neu aufgenommen ist, giebt der Eisenbahn die Befugniß, durch den Tarif festzusetzen, daß die Annahme von lebenden Thieren — mit Ausnahme von Hunden — an Sonn- und Festtagen ausgeschlossen oder auf bestimmte Stunden beschränkt wird. Daraus folgt e contr., daß, abweichend von der für gewöhnliches und für Eilgut durch § 56 Abs. 3 Verk.-Ord. gegebenen Vorschrift, grundsätzlich lebende Thiere auch an Sonn- § 46. Abs. 2.

und Festtagen anzunehmen bezw. auszuliefern sind. Es bedarf einer **ausdrücklichen Festsetzung durch den Tarif**, wenn dies entweder gänzlich ausgeschlossen oder — wie bei Eilgut — auf bestimmte Stunden beschränkt sein soll. Für die Annahme bezw. Auslieferung von **Hunden** ist die Ausschließung oder Beschränkung auch durch den Tarif **nicht gestattet**.

Unter „**Festtagen**" sind die gesetzlichen, nicht die kirchlichen zu verstehen (**Endemann**, Recht d. Eisenb. S. 550. **Eger**, d. Frachtr. II. S. 233. 235), d. h. die als allgemeine bürgerliche Feiertage staatlich anerkannten Festtage; in Uebereinstimmung mit § 366 Nr. 1 Reichsstrafgesetzb. (vgl. **Oppenhoff**, Komm. Anm. 1 ff. Erl. des Preuß. Hand.-Minist. v. 7. Oktober 1875, 10./3. 1883, 21./1. 1884.)

§ 46. Abs. 3. [162]) **Abs. 3** trifft Bestimmung über die **Zeit der Auflieferung** und die **Zeit und Form der Auslieferung**. Ueber die Zeit der Auflieferung ist bestimmt, daß die Thiere **mindestens eine Stunde** vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht werden müssen. Ueber die Zeit der Auslieferung ist bestimmt, daß dieselbe alsbald bei der Ankunft am Bestimmungsorte — und zwar gegen Rückgabe des Beförderungsscheins oder nach Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger gegen dessen Bescheinigung (s. § 66 Abs. 1 § 68 Abs. 7 Verk.-Ord.) — geschieht und das Ausladen und Abtreiben spätestens 2 Stunden nach der Bereitstellung und dem Ablaufe der zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit erfolgen, d. h. **beendet** sein muß. Denn, bedeutete „erfolgen" nur „beginnen", so würde eine Frist für die Beendigung fehlen und die Vorschrift zwecklos sein. Dies ergiebt auch der Schlußsatz, nach welchem die Bahn nach Ablauf **dieser Frist** das zweifache Recht hat, entweder die Thiere auf Gefahr und Kosten des Absenders in Verpflegung zu geben oder ein Standgeld zu erheben, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt im Wagen oder auf dem Bahnhofe gestattet (wozu sie nicht verpflichtet ist). Standgeld darf aber nur dann erhoben werden, wenn es **im Tarife** festgesetzt ist.

Die **Allg. Zus.-Best.** z. § 46 Verk.-Ord. (S. 192) regeln unter Ziff. I die Bestellung von Wagen zur Verladung von lebenden Thieren und verweisen unter II, III und IV in Betreff des Reugelds bei nachträglichen Verfügungen (§ 64 Verk.-Ord.), der Gebühren im Rücktrittsfalle (§ 65 l. c.) und des Standgelds (§ 46 Abs. 3) auf den Nebengebührentarif (Abschn. C).

Vgl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 21 Abs. 12—15.

§ 47.

Lieferfrist für Thiere.

(1) Die Lieferfrist setzt sich aus Expeditions- und Transportfrist zusammen und darf nicht mehr betragen als:

1. an Expeditionsfrist . . . . 1 Tag,
2. an Transportfrist für je auch nur angefangene 300 Kilometer . . . . 1 Tag.[163])

(2) Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefs oder Aushändigung des Beförderungsscheins folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.[164])

(3) Der Lauf der Lieferfristen ruht außer den Fällen des § 63 Absatz 6 auch für die Dauer des Aufenthalts des Viehes auf den Tränkestationen sowie für die Dauer der ärztlichen Viehbeschauung.[165])

(4) Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann in der im § 33 Absatz 2 und 6 bestimmten Frist verlangt werden.[166])

[163]) § 47 handelt von der Lieferfrist für Thiere, und zwar Abs. 1 (in Verbindung mit Abs. 4) von der Zusammensetzung und Dauer, Abs. 2 Beginn und Wahrung, Abs. 3 Ruhen der Frist. Ueber die Pflicht zur Veröffentlichung und die Form derselben ist hier zwar nichts bestimmt. Doch unterliegt es mit Rücksicht auf § 48 Abs. 1 keinem Zweifel, daß auch die Lieferfristen für Thiere gemäß § 63 Abs. 1 durch die Tarife veröffentlicht werden müssen. § 47.

Nach Abs. 1 setzt sich die Lieferfrist für Thiere in gleicher Weise wie die für andere Güter (§ 63) aus Expeditions- und Transportfrist zusammen. Erstere umfaßt die für die eisenbahnseitige Vorbereitung des Transports und sämmtliche damit zusammenhängende Manipulationen erforderliche Zeit, letztere die eigentliche Lauffrist, d. h. die für die wirkliche Fortbewegung des Transports nöthige Frist. Abs. 1 stellt für die Lieferfrist bei Thiertransporten dieselben Ansätze auf, welche § 63 Abs. 1 lit. a. Verk.-Ord. für Eilgüter bestimmt, nämlich eine Expeditionsfrist von 1 Tag und eine Transportfrist für je auch nur angefangene 300 Kilometer von 1 Tag. Wie die Worte „darf nicht mehr betragen" andeuten, sind diese Fristen ebenso wie im § 63 Maximalfristen d. h. jede Bahn ist an diese ihr vorgeschriebene Grenze gebunden und darf nicht darüber hinausgehen, wohl aber geringere Fristen normiren. Längere Lieferfristen sind selbst dann nicht gestattet, wenn andere günstige Bedingungen dafür gewährt werden. Noch weniger ist es zulässig, die Lieferfristen etwa ganz aufzuheben. Für unstatthaft ist es insbesondere erklärt, bei Sendungen, welche zu ermäßigten Frachtsätzen transportirt werden, die reglementarischen Lieferungszeiten zu verlängern oder ganz aufzuheben (s. Schreiben des R.-E.-B.-A. v. 22. März 1876 und den Erl. des Pr. Hand.-Min. v. 9. April 1876); und ebenso ist es unzulässig, die Sonn- und Feiertage bei Berechnung der Fristen außer Ansatz zu lassen (außer in den Fällen des § 63, Abs. 6 u. 7, Verk.-Ord.,) oder für Sendungen, welche nur an bestimmten Tagen der Woche expedirt werden (z. B. auf Haltestellen mit beschränktem Güterexpeditionsdienste, Vieh- und Wochenmärkten 2c.) eine Verlängerung der normalen Fristen in den Tarifen auszubedingen. (Vgl. Erl. d. Pr. Hand.-Min. vom 16. Dezember 1876, V, 11956, und vom 31. März 1877, V, 2634, II, 5845.) § 47. Abs. 1.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen (Verk.-Ord. § 63 Abs. 2). Es ist also bei diesen Transporten ganz indifferent, wie viel Verwaltungen daran betheiligt sind und wie oft eine Uebergangs- oder Umexpedition unterwegs etwa erforderlich ist. Eine tarifarische Bestimmung, wonach die Lieferfristen, welche mehrere Bahn- oder Staatsgebiete berühren, sich zusammensetzen aus der Summe der für jedes Gebiet zulässigen Maximalfristen, ist unstatthaft, die Berechnung der Lieferfristen soll vielmehr ohne Rücksicht auf die Ueberschreitung der betreffenden Landesgrenzen stattfinden. (Erl. d. R.-E.-B.-A. 21. März 1876 u. des Pr. Hand.-Min. 10. April 1876, II, 5656, V, 2807.) Es wird lediglich die Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation in Betracht gezogen und der sich hieraus ergebenden Transportfrist nur eine einmalige Expeditionsfrist hinzugerechnet, wie wenn das Gut nur in einem einzigen Bahngebiete befördert worden wäre.

Ebenso ist es gleichgültig, ob die betreffenden Eisenbahnen in einem oder in mehreren Staatsgebieten liegen. Voraussetzung dieses Berechnungsmodus ist aber, daß der Transport mittelst direkten Frachtbriefes ohne Vermittelungsadresse (Verk.-Ord. § 49) übergeht. Wird ein neuer Frachtbrief unterwegs ausgestellt, so wird die Lieferzeit für jedes der betheiligten Bahngebiete getrennt berechnet. Ferner müssen die Verwaltungsbereiche anschließende sein. Besteht zwischen ihnen keine Schienenverbindung, so sind sie nicht anschließend, auch wenn sie an demselben Ort münden. Für die Berechnung der Gesammtentfernung sind die behördlich genehmigten Entfernungsangaben der einzelnen Tarife und in deren Ermangelung die allgemeinen amtlichen Entfernungsangaben in erster Reihe maßgebend. Wenn innerhalb eines und desselben Bahngebietes oder Verbandes zwischen Aufgabe- und Bestimmungsstation verschiedene Transportwege bestehen, über welche Güter zu gleichen Frachtsätzen instradirt werden, wird nur die kürzere Entfernung eingestellt werden dürfen, selbst wenn ausnahmsweise aus besonderen Umständen die Bildung der Tarife nach der Entfernung der längeren Route von der Aufsichtsbehörde gestattet sein sollte. Wenn hingegen bei konkurrirenden Routen der Absender selbst die längere Route wählt, so muß er sich auch die längere Transportfrist gefallen lassen. (Schr. d. R.-E.-B.-A. 8. Dezember 1874, Nr. 8252. Erl. d. Preuß. Hand.-Min. v. 30. Dezember 1874, II, 28057, u. 22. Februar 1875, II, 2116, V, 1201.)

Es kann zweifelhaft erscheinen, ob, wenn die Lieferzeit zwar in dem einen Bahnbereiche nach den für dieses geltenden Bestimmungen überschritten, in dem anderen anschließenden Bahnbereiche aber derart eingehalten worden ist, daß die Lieferzeit für die Gesammtentfernung beider Bereiche nicht überschritten erscheint, dieselbe als nicht überschritten anzusehen und die erstere Verwaltung für ihre Säumniß nicht ersatzpflichtig ist, bezw. ob eine Bahn, welche den auf sie entfallenden Theil der Lieferfrist überschreitet, von Frister-

sparnissen einer anderen Bahn Vortheil ziehen könne. Aber mit Rücksicht darauf, daß Abs. 2 des § 63 Verk.-Ord. unverkennbar für die Berechnung eines mehrere Bahnbereiche durchlaufenden Transports gewissermaßen ein Bahngebiet fingirt, ist anzunehmen, daß die beschleunigtere Beförderung der einen Verwaltung der säumigeren anderen Verwaltung zu Gute kommt und deren Verspätung ausgleicht, gleichviel ob eine Gesammtlieferfrist besteht oder nicht. (Entsch. d. R.-O.-H.-G. v. 18/3 1873. Calm Wochenschr. III S. 164).

Mit Rücksicht auf § 48 Abs. 1 Verk.-Ord. ist es auch bei Thiertransporten den Eisenbahnverwaltungen gestattet mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagfristen für folgende Fälle festzusetzen: 1) Für solche Transporte, deren Beförderung von und nach abseits von der Bahn gelegenen Orten (Güternebenstellen) die Eisenbahn übernommen hat. 2) Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, wobei es zulässig ist, die Zuschlagsfristen ausnahmsweise vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festzusetzen. 3) Für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite. Die Zuschlagfristen sind gehörig zu veröffentlichen. Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt, oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt, oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig veröffentlicht wird.

164) Abs. 2 trifft über Beginn und Wahrung der Lieferfrist Bestimmung. § 47. Abs. 2.

Soweit die Beförderung auf Grund von Frachtbriefen erfolgt, beginnt die Frist mit der auf die Abstemplung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht. Diese Bestimmung weicht wesentlich ab von derjenigen des § 63 Abs. 4, wonach für alle anderen Güter die Frist — abgesehen von dem Falle des § 55 Abs. 3, — mit der auf die Annahme des Guts nebst Frachtbrief (§ 54 Abs. 1) folgenden Mitternacht beginnt. Nachdem als Moment des Frachtvertragsabschlusses durch § 54 Abs. 1 grundsätzlich die Annahme des Guts mit dem Frachtbriefe zur Beförderung Seitens der Versandstation — nicht die Abstemplung desselben — hingestellt ist, scheint die Abweichung im § 47 Abs. 2 nicht begründet und wohl nur auf einem redaktionellen Versehen zu beruhen. — Geschieht die Beförderung mittelst Beförderungsscheins, so bildet der Zeitpunkt der Aushändigung dieses Scheins den Beginn der Frist.

In beiden Fällen ist die Frist gewahrt d. h. der Transport noch in der Lieferfrist beendet, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist. Es gelten mithin hier dieselben Normen, wie für Güter, welche bahnlagernd gestellt sind oder deren Empfänger sich die Avisirung schriftlich verbeten hat (§ 63 Abs. 5.) Die durch Abs. 7 und 8 der § 63 festgesetzten Verlängerungen der Lieferfrist bei hineinfallenden Sonn- und Festtagen gelten für Thiertransporte nicht, da diese — wie

die Fristbestimmungen des § 47 Abs. 1 zeigen, — den Eilgütern gleichgestellt sind, die Abs. 7 und 8 des § 63 aber nur auf gewöhnliches Gut Anwendung finden.

§ 47. Abs. 3. 165) Abs. 3 stellt für das Ruhen des Fristenlaufes vier Fälle hin: Zunächst die beiden allgemeinen, für alle Güter gemäß § 63 Abs. 6 geltenden: für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung und für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird. Während dieser Hindernisse ruht der Fristenlauf d. h. er wird nicht vollständig und derartig unterbrochen, daß die ganze Frist von dem Aufhören des Hindernisses an von Neuem zu laufen beginnt, sondern sie ruht nur während der Zeit des Hindernisses dergestalt, daß die Zeit, welche vor dem Hindernisse liegt, mit der Zeit nach dem Wegfalle desselben zusammengerechnet wird, und bloß die Zwischenzeit, in welcher das Hinderniß besteht, unberücksichtigt bleibt. Unter „zoll- oder steueramtlicher oder polizeilicher Abfertigung" ist hierbei im weitesten Sinne jede durch die Steuer-, Zoll- und Polizeivorschriften der transitirten Länder erforderliche Behandlung des Guts zu verstehen. Ebenso ist „Betriebsstörung" im weitesten Sinne aufzufassen, gleichviel also, ob dieselbe durch höhere Gewalt, Naturereignisse, Brand, Wassernoth oder Zufälle irgend welcher Art, sei es in den Leuten oder den Transportmitteln der Bahn liegend, herbeigeführt ist. Bedingung ist nur, daß die Betriebsstörung „ohne Verschulden der Eisenbahn" eingetreten ist. Den Beweis dafür, daß die beregten Hindernisse vorhanden gewesen sind und ohne ihr Verschulden den Transport aufgehalten haben, hat die Bahn zu führen. Es ist hierbei gleichgültig, ob das Hinderniß vor oder bei Antritt des Transports oder erst unterwegs eingetreten ist. Die Frist ruht, wenn der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports dadurch verhindert wird, und zwar zeitweilig, d. h. weder eine ganz unerhebliche Störung, noch eine dauernde Verhinderung des Transports, welche denselben unmöglich macht, beziehungsweise seinen Zweck vereitelt, bedingen ein Ruhen der Frist.

Hierzu treten noch zwei besondere, nur den Thiertransporten eigenthümliche Fälle des Ruhens. Der Lauf der Lieferfrist soll ferner ruhen für die Dauer des Aufenthalts auf den Tränkestationen (s. oben § 44 Anm. 156 S. 188 Bek. des Reichskanzlers v. 13. Juli 1879 Centr.-Bl. S. 479 ff. E.-V.-Bl. S. 142 ff.) und — neu hinzugefügt — für die Dauer der ärztlichen Viehbeschauung.

§ 47. Abs. 4. 166) Abs. 4 enthält von den Regeln des Abs. 1 nur insofern eine Ausnahme, als die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mi[t] Personenzügen befördert werden, nicht nach Maßgabe der in Abs. 1 be[-] stimmten Frist, sondern in der in § 33 Abs. 1 und 6 für Gepäck bezw. Fah[r-] zeuge bestimmten Frist (s. Anm. 116 S. 142 Anm. 120 S. 145) verlan[gt] werden kann. Voraussetzung ist, die Beförderung mit Personenzüg[en,] auch gilt die Ausnahme nur für Pferde und Hunde.

§ 48.

Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter.

(1) Im Uebrigen finden auf die Beförderung von Thieren die Bestimmungen des Abschnittes VIII sinngemäße Anwendung.[167])

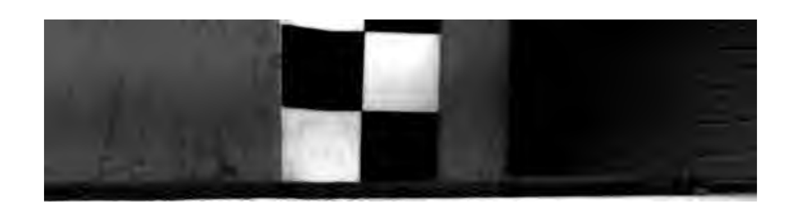
(2) Die Deklaration des Interesses an der Lieferung hat bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Thieren nur dann eine rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle der Abgangsstation im Beförderungsschein vermerkt ist.[168])

Wegen des Frachtzuschlages für Deklaration des Interesses an der Lieferung siehe den Nebengebührentarif (Abschnitt C).

[167]) § 48 bestimmt im Abs. 1 die analoge Anwendung der Bestimmungen des Abschn. VIII auf die Beförderung von Thieren und im Abs. 2 eine besondere Form der Deklaration des Interesses an der Lieferung (Anm. 129 S. 149) bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Thiertransporten. *§ 48.*

Nach Abs. 1 finden „im Uebrigen", d. h. insoweit nicht Abschn. VII besondere bezw. abweichende Vorschriften enthält, die Bestimmungen des Abschn. VIII auch auf die Beförderung von Thieren sinngemäße Anwendung. Damit ist den gesammten Normen des Abschn. VIII subsidiäre Bedeutung für die Beförderung von Thieren verliehen (vgl. hierzu die Ausführungen der Anm. 121, 122 S. 146 ff. in Betreff des Reisegepäcks). Es ist reglementarisch vereinbart, daß, insoweit nicht über die Beförderung von Thieren in den §§ 44—48 Besonderes bestimmt ist, die Normen des Abschn. VIII über die Beförderung von Gütern eine die Eigenartigkeit der Thierbeförderung berücksichtigende, d. h. sinngemäße Anwendung auf dieselbe zu finden haben. Dieser Grundsatz ist ganz allgemein gehalten, er erstreckt sich nicht allein auf die Form des Vertragsabschlusses (§§ 51—54), die Modalitäten der Annahme und Ablieferung einschließlich der zoll- und steueramtlichen 2c. Behandlung (§§ 55—59, §§ 66—71), sondern auch auf die Vorschriften über Fracht und Nachnahme (§§ 60—62), Lieferfrist (§ 63), Verfügungsrecht (§ 64), Haftpflicht für Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristversäumniß, Beschränkungen der Haftung (§§ 75—79), Höhe des Schadenersatzes (§§ 80—89), Erlöschen und Verjährung der Schadensansprüche (§§ 90 u. 91) 2c. Ueberall, wo nicht Abschn. VII etwas Abweichendes speziell bestimmt, greifen die Normen des Abschn. VIII subsidiär und sinngemäß Platz. *§ 48. Abs. 1.*

[168]) Abs. 2 des § 48 enthält für Thiere eine in formeller Beziehung von den im Uebrigen anzuwendenden Bestimmungen der §§ 84 u. 85 Verk.-Ord. (Deklaration des Interesses an der Lieferung s. Anm. 122 S. 149) abweichende Vorschrift. Die Deklaration des Interesses an der Lieferung (§ 84) hat bei den auf Beförderungsschein abgefertigten Thieren s. § 45 Anm. 159 S. 191) nur dann eine rechtliche Wirkung, wenn sie von der Abfertigungsstelle der Abgangsstation im Beförderungsschein vermerkt ist. Nimmt der Absender den Beförderungsschein ohne *§ 48. Abs. 2.*



diesen Vermerk entgegen, so hat er auf den erhöhten Schadensersatz keinen Anspruch. Die Bestimmung, deren Rechtsgültigkeit mit Rücksicht auf Art. 423 u. 427 H.=G.=B. von Thöl III § 108 S. 220 und Handelsrechtl. Erört. S. 21 bestritten ist, muß aus den in der Anm. 122 u. f. S. 149 ff. angeführten Gründen für gültig erachtet werden. (Vgl. auch Goldschmidt Zeitschr. f. d. ges. H.=R. Bd. 26 S. 612 u. 613. Bd. 28 S. 455. Puchelt II. Art. 427. S. 580. v. Hahn Art. 427 § 4.) Die Bestimmung bezieht sich nur auf die Abfertigung mit Beförderungsschein. Erfolgt die Abfertigung mit Frachtbrief, so findet § 84 Abs. 2 Anwendung. Aber auch auf den Vermerk im Beförderungsschein ist § 84 Abs. 2 (arg. § 48 Abs. 1) insofern anzuwenden, als der Vermerk im Beförderungsschein an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen ist.

Anlage A.
(§ 42 der Verkehrs-Ordnung.)

Leichen-Paß.

Die nach Vorschrift eingesargte Leiche de am ....ten .... 18 .. zu ....(Ort)............ an ....(Todesursache)............ verstorbenen ..(Alter).. jährigen (Stand, Vor- und Zuname des Verstorbenen, bei Kindern Stand der Eltern .... soll mittelst Eisenbahn von .... über .... nach .... zur Bestattung gebracht werden. Nachdem zu dieser Ueberführung dem Begleiter der Leiche ....(Stand und Name)............ die Genehmigung ertheilt worden ist, werden sämmtliche Behörden, deren Bezirke durch diesen Leichentransport berührt werden, ersucht, denselben ungehindert und ohne Aufenthalt weitergehen zu lassen.

............, den ....ten........................ 18......

(Siegel.) (Unterschrift.)

Anhang.

Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen.

(Abschnitt IV und VIII der Verkehrs-Ordnung.)

I. Für Fahrzeuge aller Art, **welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können,** gelten

a) im Falle der Aufgabe bei den Gepäck-Abfertigungsstellen behufs Abfertigung mit einem Personenzuge die Bestimmungen der Verkehrsordnung im Abschnitt IV und die Tarife für den Gepäckverkehr,

b) im Falle der Aufgabe bei den Güter-Abfertigungsstellen die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung im Abschnitt VIII und die Tarife für den Güterverkehr.

II. Für Fahrzeuge aller Art, **welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können,** gelten:

A. Für Eisenbahnfahrzeuge

(Lokomotiven, Tender, Dampfwagen und andere auf eigenen Rädern laufende Eisenbahnfahrzeuge)

neben den Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung im Abschnitt VIII folgende Vorschriften:

1. Eisenbahnfahrzeuge sind bei den Güter-Abfertigungsstellen mit Frachtbriefen aufzuliefern, und werden von diesen zu den Sätzen dieses Tarifs unter B III A abgefertigt.

2. Eisenbahnfahrzeuge dürfen auf weniger Achsen, als ihre Bauart bedingt, nicht laufen, und werden zur Beförderung auf eigenen Rädern nur zugelassen, wenn sie von einer Eisenbahn hinsichtlich ihrer Lauffähigkeit geprüft sind, darüber einen Prüfungsvermerk tragen oder mit einer hierauf bezüglichen Bescheinigung versehen sind.

3. Eine eilgutmässige Beförderung der Eisenbahnfahrzeuge findet nicht statt.

4. (1) Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen, müssen von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein (§ 50 B. 4 der Verkehrsordnung), welcher das Schmieren zu besorgen hat und freie Fahrt erhält, sobald und solange er auf jenen seinen Platz nimmt.

(2) Den anderen Eisenbahnfahrzeugen kann ein Begleiter beigegeben werden. Derselbe erhält freie Fahrt, hat aber das Schmieren der Wagen auf Kosten des Absenders zu besorgen. Fehlt ein Begleiter, so übernimmt die Eisenbahn das Schmieren der Wagen auf Kosten des Absenders.

5. Die Beladung der zur Beförderung aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuge wird nach zuvor bei der Eisenbahn eingeholter Genehmigung nur gegen Zahlung der tarifmässigen Fracht für die auf die Wagen geladenen Gegenstände zugelassen.

6. Das Auf- und Abladen der Eisenbahnfahrzeuge ist stets Sache der Absender und Empfänger, und wird von der Eisenbahn nicht übernommen.

7. Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert, so kann der Absender die Auslieferung der Fahrzeuge verlangen, muss aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vorbereitung des Transportes und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg durch Zahlung der im Nebentarif (Abschnitt C) festgesetzten Gebühren entschädigen. (Die Bestimmungen im § 65 Absatz 3 der Verkehrsordnung finden auch auf diese Transporte Anwendung.)

8. (1) Wird die Zurückgabe der Fahrzeuge nach der Auflieferung, aber vor Erreichung der Bestimmungsstation be

anspruckt, ohne dass die unter 7 bezeichnete Veranlassung vorliegt, so ist neben der Fracht für die von der Sendung etwa zurückgelegte Strecke Reugeld nach Massgabe des Gebührentarifs (Abschnitt C) zu entrichten.

(2) Werden die Fahrzeuge von der Bestimmungsstation oder von einer Unterwegsstation nach der Versandstation zurück- oder nach einer anderen Station befördert, so wird ausser der Fracht für die Beförderung bis zur ursprünglichen Bestimmungsstation oder bis zu der Unterwegsstation, auf welcher die Fahrzeuge angehalten werden, im ersten Falle die Rückfracht bis zur Versandstation, im zweiten Falle die Fracht von der ursprünglichen Bestimmungsstation oder von der Unterwegsstation bis zur neuen Bestimmungsstation für jede Kartirungsstrecke mit voller Abfertigungsgebühr, erhoben. Im Falle des Anhaltens der Fahrzeuge auf einer Unterwegsstation, gleichviel ob sie daselbst ausgeliefert oder nach der Versandstation zurück- oder nach einer anderen Station weitergesandt werden, ist ausserdem das tarifmässige Reugeld (s. Absatz (1)) zu entrichten.

B. Für Strassenfuhrwerke

(Equipagen und andere unbeladene Fahrzeuge, Wohnungswagen [sogenannte Künstlerwagen], Wagen mit Panoramen, Karussels, sowie mit einzelnen lebenden Thieren und dergleichen)

a) im Falle der Aufgabe bei den Güter-Abfertigungsstellen, die Bestimmungen der Verkehrsordnung im Abschnitt VIII und die Tarife für den Güterverkehr;

b) im Falle der Aufgabe bei den Gepäck-Abfertigungsstellen behufs Abfertigung mit einem Personenzuge, die Sätze dieses Tarifs unter B III § 27 und neben den Bestimmungen im Abschnitt IV der Verkehrsordnung folgende besondere Vorschriften:

1. Die Beförderung erfolgt auf Grund eines von der Gepäck-Abfertigungsstelle auszufertigenden Scheins.
2. Beförderung mit Schnellzügen kann nicht verlangt werden.
3. Sofern solchen Fahrzeugen Begleiter beigegeben werden, dürfen sie während der Fahrt nicht in ihren Fahrzeugen bleiben, dagegen ist es ihnen gestattet, Reisegepäck darin

zu belassen, sofern nicht Zoll- oder Steuervorschriften entgegenstehen. Gegenstände, welche von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, dürfen bei Vermeidung der im § 53 Absatz 8 und im § 89 der Verkehrsordnung festgesetzten Folgen in den Fahrzeugen nicht untergebracht werden.

4. Die Begleiter haben eine Fahrkarte für die zu benutzende Wagenklasse zu lösen.

5. Die Fahrzeuge müssen 2 Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens 1 Stunde vorher zur Abfertigung aufgeliefert werden; auf Zwischenstationen kann auf die Beförderung mit dem vom Absender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn die Fahrzeuge 24 Stunden vorher angemeldet worden sind. (§ 32 Absatz 2 der Verkehrsordnung.)

6. (1) Die Bestellung von Wagen ist in der Regel schriftlich bei derjenigen Station, auf welcher verladen werden soll, anzubringen. Sie hat die Anzahl und Gattung der erforderlichen Wagen, die Bezeichnung der zu verladenden Gegenstände, die Bestimmungsstation, den Tag des Gebrauchs, den Personenzug, welcher benutzt werden soll, und die Unterschrift des Bestellers zu enthalten.

   (2) Falls der Besteller nicht in der durch Anschlag an den Abfertigungsstellen vorgeschriebenen Frist die Beladung ordnungsmässig bewirkt und die zu verladenden Fahrzeuge zur Abfertigung bringt, wird von ihm das im Nebengebührentarife (Abschnitt C) festgesetzte Wagenstandgeld erhoben.

7. Zum Auf- und Abladen der Fahrzeuge ist die Eisenbahn nicht verpflichtet. Erfolgt die Aufladung durch den Absender, so hat er auch die ordnungsmässige Befestigung der Fahrzeuge auf den Eisenbahnwagen auf eigene Kosten zu bewirken. Uebernimmt die Eisenbahn das Auf- und Abladen, so geschieht dies gegen Erhebung der im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzten Gebühr.

8. Soweit es die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nach dem Ermessen der Versandstation gestattet, können zwei oder mehrere Fahrzeuge auf einem Eisenbahnwagen verladen werden.

9. Die Beförderung erfolgt bis zur Bestimmungsstation mit dem Personenzuge, zu welchem die Fahrzeuge aufgegeben sind. Wenn sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen anderen übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge am Bestimmungsorte einzutreffen. (§ 33 Absatz 6 der Verkehrsordnung.)
10. Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgt gegen Rückgabe des bei der Aufgabe ausgefertigten Scheins an dessen Inhaber. Werden Fahrzeuge innerhalb 2 Stunden nach Ankunft des Zuges nicht abgeholt, so ist das tarifmässige Standgeld zu entrichten. Kommt das Fahrzeug nach 6 Uhr Abends an, so wird die Abholungsfrist vom nächsten Morgen 6 Uhr an gerechnet. (§ 33 Absatz 3 der Verkehrsordnung.)
11. Bezüglich der Verhinderung des Transports durch Naturereignisse, sowie bezüglich der Zurückgabe nach der Auflieferung gelten die gleichen Bestimmungen wie für Eisenbahnfahrzeuge (II A. Ziffer 7 und 8).

Verkehrs-Ordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

Zweiter Theil.

Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Vom 15. November 1892.

(Reichs-Gesetzblatt 1892. Nr. 41. S. 923—1014.)

(Die allgemeinen Zusatzbestimmungen sind in lateinischer Schrift gedruckt.)

VIII.

Beförderung von Gütern.[169])

§ 49.

Direkte Beförderung.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen anzunehmen, ohne daß es für den Uebergang von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf.[170])

Abschn. VIII. Beförderung von Gütern.

[169]) Der Abschnitt VIII der Verkehrs-Ordnung, welcher die §§ 49 bis 91 derselben umfaßt, enthält die Bestimmungen für die Beförderung von Gütern. Diese Bestimmungen gelten zugleich für die Beförderung von Reisegepäck (Abschn. IV), Expreßgut (Abschn. V), Leichen (Abschn. VI) und lebenden Thieren (Abschn. VII) subsidiär, d. h. soweit diese Abschnitte nicht besondere Vorschriften enthalten und die bezüglichen Transportobjekte die sinngemäße Anwendung zulassen (s. § 30 Anmerkung 102a, § 39 Anm. 137, § 42 Anm. 142, § 44 Anm. 152).

Wie aus der geschichtlichen Einleitung (s. Theil I S. 4—8) sich ergiebt, sind die Eisenbahnen in Betreff der Beförderung von Gütern nicht allein den allgemeinen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über das Frachtgeschäft (Tit. 5 Abschn. 1 Art. 390—424. „Vom Frachtgeschäft überhaupt") unterworfen, sondern auch in Rücksicht auf die Eigenartigkeit ihres Transportverkehrs und ihre Machtstellung gegenüber den Mitkontrahenten den besonderen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über das Eisenbahnfrachtgeschäft (Tit. 5 Abschn. 2 Art. 422—431. „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere"), welche der Gefahr zu begegnen bestimmt sind,

daß die Eisenbahnen ihr thatsächliches Monopol mißbrauchen, und die Transportinteressenten, die genöthigt sind, mit ihnen Frachtverträge abzuschließen, zwingen, daß sie in ungünstige Abänderungen der an sich dispositiven Bestimmungen des Frachtrechts willigen. Zu diesem Behufe sind die Eisenbahnen — im Gegensatz zu den gewöhnlichen Frachtführern — in ihrer Vertragsfreiheit wesentlich beschränkt durch eine Reihe besonderer, in den Art. 422 ff. des Hand.-Ges.-Buchs enthaltenen Bestimmungen, und zwar in dreifacher Beziehung: 1) durch die gesetzliche Pflicht, die Eingehung von Frachtgeschäften für ihre Bahnstrecke, abgesehen von den gleichfalls gesetzlich normirten Ausnahmefällen, nicht zu verweigern (Art. 422 Abs. 1 u. 2), 2) durch die gesetzliche Pflicht, in Ansehung der Zeit keinen Absender vor dem Andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund zu begünstigen (Art. 422 Abs. 3), 3) durch das gesetzliche Verbot, die Anwendung der in den Art. 395, 396, 397, 400, 401, 408 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatze, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung, oder in Bezug auf die Beweislast, zu ihrem Vortheil durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken, außer soweit solches durch die im H.-Ges.-Buch ausdrücklich bestimmten Ausnahmefälle (Art. 422—431 H.-G.-B.) zugelassen ist.

Die reglementarischen Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung beruhen auf diesen gesetzlichen Vorschriften des als Reichsgesetz erlassenen Handelsgesetzbuchs, und dürfen dieselben nur ergänzen, nicht aber abändern oder ihnen widersprechen, müssen sich vielmehr in jeder Hinsicht im Rahmen und in den Grenzen der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs halten (Einleitung S. 7, 25). Die Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung sind zwar aus den in der Einleitung S. 14—16 des Näheren erörterten Gründen thunlichst den Normen des am 1. Januar 1893 für den internationalen Transport in Kraft getretenen internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahnfrachtverkehr angepaßt und stehen in Inhalt und Fassung wesentlich unter dem Einflusse derselben. Da aber nur für den internationalen, nicht für den internen Eisenbahnfrachtverkehr das internationale Uebereinkommen als Gesetz gilt, für den internen Verkehr vielmehr nach wie vor das deutsche Handelsgesetzbuch die alleinige gesetzliche Norm bildet, so dürfen auch die aus dem internationalen Uebereinkommen entnommenen Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung in keiner Weise die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs verletzen, müssen vielmehr mit diesen vereinbar sein, wenn sie rechtsgültig sein sollen.

§ 49. [170]) § 49 der Verk.-Ord., welcher von der „direkten Beförderung" der Güter handelt, enthält eine wichtige zu Gunsten des Publikums eingeführte und daher zulässige Ergänzung des Abs. 1 Art. 422 H.-G.-B., betreffend die Transportpflicht der Eisenbahnen, deren Grundsätze bereits in den § 6 Verk.-Ord. aufgenommen und dort (Th. I Anm. 17—21 S. 43—46) eingehend erörtert sind. Nach Art. 422 Abs. 1 H.-G.-B. ist jeder Eisenbahn nur die Transportpflicht „für ihre Bahnstrecke" gesetzlich auferlegt. Darüber hinaus besteht gesetzlich die Transportpflicht nicht. Jede Eisenbahn ist also nach

Maßgabe des Art. 422 H.-G.-B. berechtigt, Transporte über die Grenze ihres eigenen Bahngebietes hinaus abzulehnen. Im Interesse des Verkehrs haben aber die Eisenbahnen anfänglich in kleineren Gruppen (Verbänden), sodann im Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen durch das Vereinsgüterreglement freiwillig die Verpflichtung zum Transport über die eigene Bahnstrecke hinaus und nach allen Güterstationen des Verbandsgebietes übernommen, und diese Verpflichtung ist in das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands (§ 46) und aus diesem mit unwesentlichen redaktionellen Aenderungen in die Verk.-Ord. § 49 als eine vom Bundesrathe reglementarisch vorgeschriebene übergegangen.

Diese reglementarische Vorschrift dehnt aber nicht nur die Grenzen der Transportpflicht der deutschen Eisenbahnen über das eigene Gebiet hinaus auf das Gebiet sämmtlicher, der Verk.-Ord. unterworfenen deutschen Eisenbahnen aus, sondern hat durch Art. 401 H.-G.-B. § 74 Verk.-Ord. eine viel weitergehende Bedeutung erlangt. Denn danach haftet jede Bahn, wenn sie zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihr übernommenen Transports das Gut mit dem Frachtbrief anderen Bahnen übergiebt, auch für diese bis zur Ablieferung als Frachtführer, und umgekehrt haften die letzteren, wenn sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernehmen, in gleicher Weise für die vorangehenden. Ist es nun auch hinsichtlich des gewöhnlichen Frachtführers an sich Thatfrage, ob, wie weit und für welche Strecke ein Transport als übernommen gilt, so ist es bei Eisenbahnen doch unzweifelhaft, daß die das Gut mit durchgehendem Frachtbriefe annehmende Eisenbahn den Transport bis zu dem darin bezeichneten Bestimmungsort übernimmt und sich auch gemäß Art. 423 H.-G.-B. von der ihr hiernach für den ganzen Transport und alle nachfolgenden Eisenbahnen obliegenden Haftpflicht als Frachtführerin ebensowenig befreien kann, wie die letzteren, wenn sie das Gut mit dem durchgehenden Frachtbriefe übernehmen, von der Haftpflicht für die vorangehenden Bahnen. (Puchelt II S. 374, Wehrmann S. 169.) Nun bestimmt § 49 Verk.-Ord., daß die Beförderung mit durchgehendem Frachtbriefe nicht abgelehnt werden darf, gleichviel, ob die betr. Bahn mit anderen Bahnen im Verbandsverkehre steht oder nicht, (v. Hahn II S. 700, Ruckdeschel S. 20, Schott S. 478, Endemann, R. d. E., S. 531) und verwirklicht damit für den Güterverkehr die in Art. 44 der Reichsverfassung den Eisenbahnen, wenngleich in sehr unbestimmter Fassung, auferlegte Verpflichtung zur Einrichtung direkter Expeditionen. Und daraus folgt:

1. Die in Art. 422 Alin. 1 H.-G.-B. nur auf die eigene Strecke beschränkte Transportpflicht ist durch § 49 der Verk.-Ord. für alle demselben unterworfenen Bahnen über den eigenen Bahnbezirk hinaus auf das ganze Geltungsgebiet der Verk.-Ord. obligatorisch ausgedehnt, derartig, daß der Transport mit durchgehendem Frachtbriefe nach jeder für den Güterverkehr eingerichteten Station dieses Gebiets übernommen werden muß, wenn nicht für die in Betracht kommende Strecke die im Art. 422 H.-G.-B. bezw. in der Verk.-Ord. bezeichneten Transporthindernisse entgegenstehen. (§ 6 f. Theil I Anm. 17—21 S. 43—46.)

2. Die Annahmebahn und alle folgenden, an dem Transporte mit durchgehendem Frachtbriefe betheiligten Bahnen tragen für die ganze Transportstrecke die Haftpflicht des Frachtführers in Gemäßheit der Art. 401 und 429 H.-G.-B. § 74 Verk.-Ord.

Die „für den Güterverkehr eingerichteten Stationen" werden durch die ordnungsmäßigen Bekanntmachungen der einzelnen Bahnen bestimmt. Unter Stationen sind auch die Haltestellen einbegriffen. „Güterverkehr" steht im Gegensatze zum „Personenverkehr". Es werden unterschieden Abfertigungsstellen für Fahrkarten, Gepäck und Güter (Allg. Abf. Vorschr. Allg. Best. I Abth. 1 u. 2). Auf Stationen bezw. Haltestellen, die für Güter nicht eingerichtet sind, findet § 49 nicht Anwendung. Auch bei für Güterverkehr eingerichteten Stationen ist zu unterscheiden, ob die Einrichtung nur für Wagenladungs- oder nur für Stückgüter oder für beides besteht. Frachtbriefe nach Stationen der nicht der Verk.-Ord. unterworfenen Eisenbahnen sind, falls direkte Tarife nicht bestehen, nur dann zur Annahme geeignet, wenn nach der Bestimmungsstation eine ununterbrochene Schienenverbindung führt und der Annahme sonstige Bedenken nicht entgegenstehen. In den zutreffenden Fällen ist den Auflieferern die eventuelle Wahl einer Vermittelungsadresse auf der Grenzstation der der Verk.-Ord. unterworfenen Eisenbahnen unter Hinweis darauf anheimzugeben, daß für die Weiterbeförderung des Gutes von dieser Station eine Zusage nicht gegeben werden kann.

Im Verkehre mit dem Auslande ist zu unterscheiden:

I. Handelt es sich um Transporte nach Eisenbahnen, welche dem internationalen Uebereinkommen angehören, so ist jede deutsche diesem unterworfene Eisenbahn zur Annahme und zum Transporte mit dem durchgehenden internationalen Eisenbahnfrachtbrief (Art. 1, 6 des internationalen Uebereinkommens §§ 39, 44 Ver. Betr.-Regl.) verpflichtet.

II. Handelt es sich um Transporte nach Eisenbahnen, welche dem internationalen Uebereinkommen nicht angehören, so sind, soweit dieselben zu Verbänden gehören, welche durchgehenden Verkehr mit bezüglichen Frachtbriefen vereinbart haben, die Eisenbahnen zur Annahme und zum Transport mit den bez. durchgehenden Frachtbriefen nach den Güterstationen der Verbandsbahnen verpflichtet. Anderenfalls darf die Annahme und der durchgehende Transport nur bis zur deutschen Grenzstation erfolgen.

Die Allg. Abf. Vorschr. § 27 Abs. 1—4 bestimmen hierzu:

1 Bei der Uebernahme ist zunächst zu prüfen, ob es sich um eine Sendung handelt, auf welche die Verkehrs-Ordnung (Abs. 2) oder das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (Abs. 3) Anwendung findet, oder ob der Bestimmungsort der Sendung weder im Bereiche der Verkehrs-Ordnung noch in demjenigen des internationalen Uebereinkommens liegt.

2 Die Verkehrs-Ordnung und der durch dieselbe vorgeschriebene Frachtbrief finden Anwendung, wenn

a) eine Sendung, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete des Deutschen Reiches liegt, das Gebiet eines außerdeutschen Staates bei der Beförderung überhaupt nicht berührt oder auf einer Linie, deren Betrieb einer deutschen Eisenbahn-Verwaltung angehört, nur transitirt;

b) eine Sendung von irgend einer Station der Eisenbahnen Deutschlands nach dem Grenzbahnhofe eines außerdeutschen Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt, es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr durch Aufgabe mit einem internationalen Frachtbriefe verlangt. Das Gleiche gilt auch für Transporte von dem Grenzbahnhofe oder einer der bezeichneten Zwischenstationen nach Stationen der Deutschen Eisenbahnen.

3 Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und der durch dasselbe vorgeschriebene Frachtbrief — ersteres liegt im Besonderen dem Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Grunde und ist nebst den zugehörigen Ausführungs-Bestimmungen in diesem wörtlich enthalten — finden dann Anwendung, wenn die Bestimmungsstation einer Sendung in dem Gebiet eines außerdeutschen, diesem Uebereinkommen beigetretenen Staates liegt. Diese Staaten sind: Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Oesterreich, Ungarn, Rußland und die Schweiz. Außerdem gelten die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens auch für den Verkehr mit den Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen, da derselbe dem Vereins-Betriebs-Reglement unterliegt. Wird einer der in diesem Absatz behandelten Sendungen nicht der für den internationalen Eisenbahntransport vorgeschriebene Frachtbrief beigegeben, so darf die Sendung nicht angenommen werden. Ob im Verkehr mit einzelnen der genannten Vertragsstaaten internationale Frachtbriefe mit mehrsprachigem Vordruck anzuwenden sind, bestimmen die betreffenden Verbandstarife.

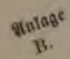
4 Liegt der Bestimmungsort einer Sendung weder im Geltungsbereich der Verkehrs-Ordnung, noch in demjenigen des Internationalen Uebereinkommens, so wird dieselbe zur Beförderung mittelst durchgehenden Frachtbriefes angenommen, wenn die Abfertigung auf Grund eines für den betreffenden Verkehr bestehenden Tarifs erfolgen kann oder doch eine ununterbrochene Schienenverbindung nach der Bestimmungsstation führt. Im ersteren Falle muß der Sendung der in dem Tarife vorgeschriebene Frachtbrief beigegeben sein; in dem anderen Falle geschieht die Abfertigung in demjenigen Verkehr, welcher den Weg zur Bestimmungsstation vermittelt, und ist dann der für diesen Verkehr vorgeschriebene Frachtbrief anzuwenden. Ist weder ein direkter Tarif noch eine ununterbrochene Schienenverbindung vorhanden, so ist dem Absender die Ausstellung des Frachtbriefes auf eine Vermittelungsadresse an einer geeigneten Station zu überlassen.

§ 50.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:[171])

1. diejenigen Gegenstände, welche dem Postzwange unterworfen sind*);
2. diejenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transports theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. diejenigen Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;



4. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage B Anwendung finden, insbesondere:
   a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen (wegen Würfelpulver sowie Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen vergl. Anlage B Nr. XXXVI Ziffer 5 und 6);
   b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse (wegen Dynamitpatronen vergl. Anlage B Nr. XXXVI Ziffer 6);
   c) pikrinsaure Salze, sowie explosive Gemische, die pikrinsaure oder chlorsaure Salze enthalten (wegen Streichhölzer und Wachspulver vergl. Anlage B Nr. III und XXXVIb);
   d) Knallquecksilber, Knallsilber und Knallgold, sowie die damit

---

*) Die Beförderung
1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,
2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen,

gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes auf andere Weise, als durch die Post, ist verboten. Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt dieses Verbot sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes. (§ 1 erster Absatz des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871.)

dargestellten Präparate (wegen Zündhütchen, Zündungen, Knallbonbons und Knallerbsen vergl. Anlage B Nr. II, XXXVIa, XLI, XLIV);

e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten (wegen der Streichhölzer sowie der Zündbänder und Zündblättchen — amorces — vergl. Anlage B Nr. III und XLIII);

f) geladene Schußwaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:[172])

1. Die in Anlage B verzeichneten Gegenstände.

Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend.

† I. (1) Ausser den durch No. XXXVI und XXXIX der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung von der eilgutmässigen Beförderung überhaupt ausgeschlossenen Gegenständen sind von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen: die unter den Nummern VI, X, XIa, XII, XV bis XXVI, XXVIII, XXXI (ausgenommen gefirnisste Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, welche zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zugelassen werden), XXXII bis XXXIV, XLV bis XLIX, LI und LIII bis LVI aufgeführten Artikel. Frachtstücke mit den unter XXXV besonders noch erwähnten geringeren Mengen bis zu 10 kg von den vorher unter den Nummern XV, XVI, XIX bis XXIII aufgeführten Chemikalien sind dagegen bei Zusammenverpackung unter sich oder mit anderen Gütern und bei Erfüllung der sonstigen hier gegebenen Vorschriften zur eilgutmässigen Beförderung zuzulassen.

(2) Im Uebrigen werden zur Beförderung in Eilfracht nur solche Güter angenommen, welche nach Form, Umfang, Gewicht und sonstiger Beschaffenheit nach dem Ermessen der Eisenbahn zur Eilgutbeförderung geeignet sind.

(3) In Betreff der Zulässigkeit der eilgutmässigen Beförderung der Güter, einschliesslich der nur bedingungsweise zur Beförderung auf den Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände, entscheidet nach pflichtmässigem Ermessen auf Grund der gesetzlichen und der vorstehenden Bestimmungen die Güterabfertigungsstelle der Annahmestation ausschliesslich. Die Anschlussbahnen sind zur Zurückweisung von Eilgutsendungen, welche

von einer Vorbahn zur Uebernahme angeboten werden, nicht befugt, es sei denn, dass ausdrückliche Vorschriften über Verpackung u. s. w. unbeachtet geblieben wären.

2. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.

Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

Als geldwerthe Papiere sind nicht anzusehen:

gestempelte Postkarten, Postanweisungs-Formulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen.

II. 1. a) G o l d - und S i l b e r b a r r e n, P l a t i n a, G e l d, g e l d w e r t h e M ü n z e n und P a p i e r e, D o k u m e n t e, E d e l s t e i n e und e c h t e P e r l e n werden nicht als Frachtgut, sondern nur als Eilgut zur Beförderung zugelassen.

b) (1) Dieselben müssen in fest verschlossenen Fässern oder Kisten, welche einzeln nicht unter 25 kg wiegen dürfen, gut verpackt sein.

(2) Silberbarren werden jedoch auch dann zugelassen, wenn die Barren in Wagenladungen unverpackt, oder in Einzelsendungen in Leinewand verpackt, aufgegeben werden, und der Absender die im § 58 der Verkehrs-Ordnung vorgeschriebene Erklärung wegen fehlender oder mangelhafter Verpackung ausgestellt hat.

(3) Gemünztes Geld wird gegen Hinterlegung der vorbezeichneten Erklärung auch in feste Säcke verpackt zur Beförderung zugelassen.

c) Die Beförderung findet nur in besonderen Wagen, in welche andere Güter nicht verladen werden dürfen, mit den dafür von der Eisenbahn zu bestimmenden Zügen statt.

d) (1) Für jeden Wagen muss vom Absender zur Ueberwachung ein Begleiter gestellt werden, welchem die Befugniss eingeräumt wird, in dem Wagen, in welchem

die Sendung verladen ist, unentgeltlich zu fahren, auch den Wagen selbst unter Verschluss zu halten. Die übrigen etwa in diesem Wagen Platz nehmenden Begleiter haben Fahrkarten der niedrigsten im Zuge befindlichen Wagenklasse zu lösen.

(2) Wenn die Begleiter ihren Platz in einem Personenwagen nehmen, haben sie das tarifmässige Fahrgeld zu entrichten.

e) Das Ein- und Ausladen geschieht durch den Absender und Empfänger.

f) Die Beförderung in Sonderzügen bleibt von einer besonderen Verständigung zwischen dem Absender und der Eisenbahn abhängig.

2. a) Pretiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, müssen als solche im Frachtbriefe ausdrücklich bezeichnet werden. Derjenige Werth, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, muss in der Spalte „Inhalt“ angegeben werden.

b) Diejenigen Pretiosen und anderen Kostbarkeiten (siehe 2a), deren Werth auf mehr als 500 Mark angegeben, oder bei denen das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Mark deklarirt ist, sowie diejenigen Kunstgegenstände, deren Werth auf mehr als 5000 Mark angegeben oder bei denen das Interesse an der Lieferung mit mehr als 5000 Mark deklarirt ist, werden nicht als Frachtgut, sondern nur als Eilgut zugelassen, und müssen in festverschlossenen Fässern oder Kisten, welche nicht unter 25 kg wiegen dürfen, gut verpackt sein, sofern bei der Eigenart der Frachtstücke nicht von einer Verpackung abgesehen werden kann. Auch finden auf derartige Sendungen die vorstehenden Bestimmungen unter 1 c) bis f) Anwendung.

3. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung

nach der Anlage und dem Betrieb einer der betheiligten Bahnen außergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht.

Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

III. Für die Verladung von Schnittholz, Langholz, Schienen, Langeisen, Eisenbautheilen, Dampfkesseln u. dergl., ferner von losem Heu, Stroh, Taback, Baumrinde u. dergl., endlich von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern in offenen Wagen gelten neben den bestehenden Tarifvorschriften die in Anlage H enthaltenen besonderen Bestimmungen.

Anlage H.

4. Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen.

Dieselben müssen sich in lauffähigem Zustande befinden und von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein.

IV. Die Aufgabe der nach den Bestimmungen im Abschnitt B dieses Paragraphen nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter als bahnlagernde Güter ist nicht zulässig.

§ 50.

171) § 50 der Verk.-Ord. trifft ergänzende Bestimmungen zu der in Art. 422 Abs. 1. Ziff. 1 enthaltenen Vorschrift, daß die Eisenbahn einen Transport nicht verweigern darf, wenn die Güter „an sich", d. h. nach ihrer eigentlichen Beschaffenheit oder sonstigen Eigenschaft (Qualität, Form, Gewicht, Umfang ꝛc.) zum Transport sich eignen (s. § 6 Anm. 17. S. 43) Thöl III. § 50 S. 95.)

Der § 50 zerfällt in zwei Theile. Er bestimmt unter:

A. die von der Beförderung ausgeschlossenen, d. h. unter allen Umständen zum Eisenbahntransport ungeeigneten,

B. die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen, d. h. zwar an sich nicht geeigneten, aber durch Befolgung gewisser Abfertigungs-, Verpackungs- ꝛc. Vorschriften geeignet zu machenden Gegenstände.

Die zum § 50 als Anlage B. der Verk.-Ord. beigefügten „Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände" sind der Natur der Sache nach fortgesetzt vielfachen Aenderungen durch Nachträge unterworfen.

Folgt man der bereits angegebenen Eintheilung des § 50, so werden zunächst unter A als „von der Beförderung ausgeschlossen" vier Kategorien bezeichnet, nämlich 1. diejenigen Gegenstände, welche dem Postzwange unterworfen sind; 2. diejenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transports theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen; 3. die-

§ 50 A.

jenigen Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist; 4. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, deren wichtigste insbesondere (unter a—f) aufgezählt sind, — soweit nicht die Bestimmungen in Anlage B Anwendung finden.

„Ausgeschlossen", d. h. unbedingt im Gegensatze zu B und unter allen Umständen verboten, selbst wenn sich der Absender zur Ausstellung eines Anerkenntnisses und einer besonderen Erklärung im Sinne des (§ 58 Abs. 2) bereit erklärt. Denn soweit die Verk.-Ord. positive und ausdrückliche Vorschriften über die Annahme, Verpackungsart ꝛc. enthält, greift das Ermessen der Bahnorgane hierüber nicht Platz. Auch besteht kein Unterschied zwischen Güter- und Personenzügen.

§ 50 A. Nr. 1.

Nr. 1. „Diejenigen Gegenstände, welche dem Postzwange unterworfen sind." Diese sind deshalb vom Eisenbahntransport ausgeschlossen, weil die Postverwaltungen auf deren Beförderung ein ausschließliches Recht haben. (Endemann, R. d. Eisenb., S. 127 ff.) Das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 (R.-G.-Bl. S. 347) §§ 1. 2. bestimmt: Die Beförderung 1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe, 2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen, gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes auf andere Weise, als durch die Post, ist verboten. Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt dieses Verbot sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes. Wenn Briefe und Zeitungen (Nr. 1. u. 2.) vom Auslande eingehen und nach inländischen Orten mit einer Postanstalt bestimmt sind, oder durch das Gebiet des deutschen Reichs transitiren sollen, so müssen sie bei der nächsten inländischen Postanstalt zur Weiterbeförderung eingeliefert werden. Unverschlossene Briefe, welche in versiegelten, zugenähten oder sonst geschlossenen Packeten befördert werden, sind den verschlossenen Briefen gleich zu achten. (Vgl. Erk. des Reichsger. v. 7./14. Febr. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5. S. 401). Es ist jedoch gestattet, versiegelten, zugenähten oder sonst geschlossenen Packeten, welche auf andere Weise, als durch die Post befördert werden, solche unverschlossene Briefe, Fakturen, Preiskurante, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke beizufügen, welche den Inhalt des Packets betreffen. Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet. Doch darf ein solcher Expresser nur von einem Absender abgeschickt sein und dem Postzwange unterliegende Gegenstände weder von Anderen mitnehmen, noch für Andere zurückbringen.

Vergl. Allg. Abs. Vorschr. § 29. Abs. 2. u. 3.

§ 50 A. Nr. 2.

Nr. 2. „Diejenigen Gegenstände, welche — — sich zur Beförderung nicht eignen." Die hier bezeichneten Gegenstände sind nicht absolut und unbedingt von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen, sondern nur insoweit, als der konkrete Transport Bahnen berührt, welche sich zur Beförderung von derartigen Gegenständen nicht eignen. Berührt der Transport solche Bahnen nicht, bewegt sich derselbe nur auf Bahnen, welche zur Beförderung dieser Transportobjekte geeignet sind, so ist dieselbe gestattet und kann vom Absender gefordert werden. (Verk.-Ord. § 6.)

Die Worte „nach der Anlage und dem Betriebe" deuten darauf hin, daß die Frage nach der Transportfähigkeit eines Gutes nicht prinzipiell für alle Bahnen gleich beantwortet werden könne, sondern von den individuellen und konkreten Verhältnissen der betheiligten Bahnen abhängig, mithin quaestio facti sei. Es kommt einerseits auf die äußere Form, Beschaffenheit, Umfang, Gewicht des Gutes, andererseits und im Vergleich damit auf die Transportfähigkeit und Einrichtungen der betreffenden Bahnen an. Denn es darf vom Publikum nur der Transport solcher Güter gefordert werden, die der individuellen Beschaffenheit der betreffenden Bahnen entsprechen. Zu den hier in Betracht kommenden Anlagen und Betriebseinrichtungen der Bahn gehören vornehmlich auch die Transportmittel (Radstand, beschränkte Dimensionen und Tragkraft derselben bezüglich ihrer Verwendung auf Strecken mit engen Kurven und auf Nebenbahnen), die Ver- und Entladevorrichtungen (Fehlen derselben auf Haltestellen), die im Voraus bestimmte Benutzung einer Bahn (z. B. Kohlenbahn). Zu den bezüglichen Gütern gehören beispielsweise alle Gegenstände, durch deren Verladung das Ladegewicht (bei ausländischen Wagen die angeschriebene Tragfähigkeit) oder die für die betreffende Beförderungsstrecke in Betracht kommenden Lademasse (Ladeprofile), welche aus der Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademasse des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu ersehen sind, überschritten werden würden (Allg. Abf.-Vorschr. § 29. Abf. 4; auch §§ 35. 36. insbes. Abf. 11.). Ein Korrektiv gegen etwaige Willkür der Annahmebeamten liegt darin, daß die Frage, ob nach der Beschaffenheit des Gegenstandes und der Anlage und dem Betriebe der betheiligten Bahnen der Transport zuzulassen war, also ob in der Beanstandung ungerechtfertigte Zurückweisung bezw. Annahmeverweigerung liegt (s. § 6), im Streitfalle der Richter zu entscheiden hat und die Bahnen durch ungerechtfertigte Zurückweisung ersatzpflichtig werden.

§ 50 A. Nr. 3. Nr. 3. „Diejenigen Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist." Es sind darunter Verbote zu verstehen, welche das allgemeine Staatsinteresse betreffen, d. h. vornehmlich sich als sanitäts- oder sonstige staatspolizeiliche Maßregeln, Aus- und Einfuhrverbote, nationalökonomische oder finanzielle (zoll-, steuerpolitische rc.) Maßnahmen darstellen. Es gehören hierher sowohl dauernde wie vorübergehende Verbote, z. B. zeitweise Beschränkungen des Transports von Kriegsmaterial, und — bei Absperrung der Landesgrenzen oder einzelner Bezirke gegen Viehseuchen — Viehtransporte, verbotene Waffen, auch Wild, Fische, Krebse rc. (s. Schwab, Neuerungen S. 25. 26.) Besteht ein derartiges Verbot auch nur auf einer der am Transport betheiligten Linien, so ist der betreffende Gegenstand von der Beförderung ausgeschlossen. Dagegen ist er nicht ausgeschlossen, wenn sich das Verbot nur auf Linien erstreckt, von welchen der qu. Transport nicht berührt wird.

§ 50 A. Nr. 4. Nr. 4. „Alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände" sind in Rücksicht darauf vom Transport ausgeschlossen, daß sie die Betriebsmittel, das Personal und andere Güter in besondere Gefahr setzen, die durch den Dampfbetrieb der Bahn noch erhöht wird.

Indeß ist die Vorschrift keine unbedingte. Gewisse Kategorien der, der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände können durch zweckmäßige Umhüllung, Verpackung, Verladung ꝛc. zum Transport geeignet gemacht werden und sind daher unter B des § 50 den bedingungsweise zugelassenen Gegenständen beigefügt. (Vergl. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 138.) Nr. 4 zählt unter litt a—f fünf Kategorien selbstentzündlicher und explosiver Gegenstände auf, jedoch, wie das Wort „insbesondere" ergiebt, nur beispielsweise, nicht erschöpfend. Vielmehr sind alle selbstentzündlichen und Explosiv-Stoffe ausgeschlossen, auch wenn sie nicht zu jenen fünf Kategorien gehören, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage B Anwendung finden. Darüber, ob ein Gegenstand der Selbstentzündung oder Explosion unterworfen ist, entscheidet zunächst der abfertigende Beamte, im Zweifel nach Einholung des Gutachtens Sachverständiger. Gegen ungerechtfertigte Rückweisung des Transports, steht dem Absender der Beschwerde- und der Rechtsweg offen.

[172]) B. Als „bedingungsweise zur Beförderung zugelassen" führt der § 50 in seinem zweiten Theile gleichfalls vier Kategorien auf, nämlich: 1. Die in der Anlage B der Verk.-Ord. verzeichneten Gegenstände, 2. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten. 3. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach der Anlage und dem Betrieb einer der betheiligten Bahnen außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht. 4. Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen. Es sind also hier unter vier Nummern diejenigen Güter aufgeführt, die — wenn auch an sich zum Bahntransport ungeeignet — durch Beachtung gewisser Bedingungen, welche entweder vom Absender oder Empfänger oder der Bahn zu erfüllen siud, zur Beförderung geeignet gemacht und alsdann zugelassen werden können. Diese Bedingungen sind zum Theil in der Verk.-Ord. selbst vorgeschrieben (Nr. 1 u. 4), zum Theil den Eisenbahnverwaltungen überlassen (Nr. 2 u. 3). Die bedingungsweise zugelassenen Gegenstände müssen sämmtlich als solche deklarirt werden, wenngleich in der Anlage B zum § 50 dies nur bei einigen derselben ausdrücklich hervorgehoben ist. Denn ohne Deklaration würde die Eisenbahnverwaltung nicht wissen, welche besonderen (Verpackungs- ꝛc.) Vorschriften in Anwendung zu bringen sind bezw. wozu sie dem Absender gegenüber berechtigt und verpflichtet ist. Die Folgen unrichtiger und ungenauer Deklaration sind bestimmt (s. §. 53 Abs. 8 u. § 89 Verk.-Ord.). Ferner sind allen derartigen Gegenständen besondere Frachtbriefe beizulegen (§ 52 Abs. 2 Verk.-Ord., Thöl III. § 51 S. 99). Die Aufgabe der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter (§ 50 B 1—4) als bahnlagernde Güter ist nicht zulässig. (Allg. Zus.-Best. IV s. S. 218.) Wegen der Zulässigkeit der eilgutmäßigen Beförderung der im § 50 B der Verk.-Ord. bezeichneten Güter s. Allg. Zus.-Best. I. z. §. 50 (S. 215, 216).

§ 50 B. Anlage B.

Die Allg. Abf.-Vorschr. bestimmen zusätzlich (§ 34 Abs. 13:) „Ob und inwieweit die Zusammenladung der in Anlage B der Verk.-Ord.

bezeichneten Güter in einem Wagen gestattet oder ausgeschlossen ist, ergeben die vom Verkehrs-Verbande vereinbarten Ausführungsbestimmungen zur Anl. B der Verk.-Ord. Vergl. auch § 27 Abs. 19 u. 20 l. c." — Ferner § 35 Abs. 2: „Die Verladung von Stückgütern erfolgt in gedeckt gebauten Wagen, insofern nicht bei einzelnen nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen die Verladung in offen gebauten Wagen nach den Bestimmungen in der Anl. B zur Verk.-Ord. bezw. den vom Verkehrs-Verbande vereinbarten Ausführungsbestimmungen hierzu ausdrücklich vorgeschrieben ist." — Endlich § 39 Abs. 12: „Für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter, soweit deren Zusammenladung mit anderen Gütern nicht ausdrücklich gestattet ist, sind auch besondere Frachtkarten auszufertigen."

§ 50 B. Nr. 1. Nr. 1. „Die in Anlage B verzeichneten Gegenstände." Die Zahl derjenigen Gegenstände, die durch Feuergefährlichkeit, übeln Geruch, ätzende und andere Eigenschaften den Transportmitteln, anderen Gütern 2c. schädlich, aber durch geeignete Vorkehrungen dennoch transportabel gemacht werden können, mehrte sich mit der Zeit so, daß, während in den früheren Reglements und auch noch in der ersten Fassung des § 48 des Reglements von 1874 das Verzeichniß dieser Güter und die Annahmebedingungen in den Text des § 48 aufgenommen werden konnte, es im Jahre 1880 für zweckmäßiger erachtet wurde, das qu., häufigen Modifikationen und Zusätzen unterworfene Verzeichniß als eine besondere Anlage dem Betr.-Regl. bezw. der Verk.-Ord. zu annektiren und im Tenor des § 50 auf die Anlage lediglich Bezug zu nehmen. Dies besagen die Worte: „die in Anlage B verzeichneten Gegenstände" und zugleich der Zusatz, daß für deren Annahme und Beförderung die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend sind. Diese Bestimmungen sind für die Bahnen bindend, derart, daß eine Abweichung im Wege der Vereinbarung unzulässig ist (s. § 53 Abs. 8. Anm. 209).

§ 50 B. Nr. 2. Nr. 2. „Gold- und Silberbarren 2c." Nach § 3 des Ver.-Güter-Regl. von 1865 war der Transport dieser Gegenstände gänzlich ausgeschlossen, nach den Regl. v. 1870, 1872 und der ursprüngl. Fassung des Regl. v. 1874 nur noch der Transport von Dokumenten, Edelsteinen, echten Perlen und Pretiosen, während Gold- und Silberbarren, Geld und geldwerthe Papiere bedingungsweise zugelassen waren. Nach der Fassung des § 50 Verk.-Ord. sind alle diese Güter unter die bedingungsweise zugelassenen aufgenommen, zugleich ist zu dem Ausdruck „Geld" noch „geldwerthe Münzen" hinzugefügt und unter der generellen Kategorie von „Kostbarkeiten" (Art. 395 Alin. 2 H.-G.-B.) sind Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen nur beispielsweise, — nicht erschöpfend — aufgeführt, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.

Strenggenommen lassen sich aber — abgesehen von Geld und Werthpapieren — alle diese Gegenstände unter dem generellen Begriffe der „Kostbarkeiten" zusammenfassen, wie auch Art. 395 Abs. 2 H.-G.-B. nur „Kostbarkeiten, Geld und Werthpapiere" aufführt. Unter „Kostbarkeiten" sind alle Sachen zu verstehen, welche im Verhältniß zu ihrem Umfang oder Gewicht

einen außerordentlich und ungewöhnlich hohen Werth haben (Schott S. 322). Dahin gehören vornehmlich edle Metalle, wie Gold, Silber, ferner Juwelen, Diamanten und andere Edelsteine, kostbare Perlen, Uhren, Kunstgegenstände von ungewöhnlichem Werthe, Antiken &c. Der Begriff läßt sich nach der Natur der Sache nicht näher definiren, der Richter wird daher im einzelnen Falle nach den thatsächlichen Verhältnissen, unter Berücksichtigung der Verkehrsanschauungen, die Entscheidung zu treffen haben. Jedenfalls ist der Gegensatz zu gewöhnlichen Handels- (Kaufmanns-) Gütern festzuhalten. Letztere können blos deshalb, weil sie theuer sind, wie z. B. Seide, feine Gewebe, Delikatessen, schon nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche, wie auch der ratio legis, nicht hierher gerechnet werden. Bei vielen Gegenständen hängt es lediglich von der Höhe und dem Werthe der darauf verwendeten Kunst &c. ab, ob sie als Kostbarkeiten erscheinen oder nicht, z. B. echte oder gewöhnliche Spitzen, Oelgemälde oder Oeldruckbilder u. s. w. Andererseits ist es nicht gerade erforderlich, daß das Material, der Stoff, aus welchem die Sache besteht, ein besonders kostbarer sei (Silber, Gold, Edelsteine &c.). Vielmehr können auch Gemälde, Statuen u. s. w. unter den Begriff der „Kostbarkeiten" fallen, obwohl das Material, aus welchem sie gefertigt sind, ein billiges ist (v. Hahn II. S. 607. Reichsger. 30/9 1882 Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2. S. 354. 355.) „Selbstverständlich — führt das Reichsgericht aus — ist nicht jedes Oelgemälde als solches eine Kostbarkeit. Die Klägerin hat aber dadurch, daß sie im Frachtbrief den Inhalt der Kiste als Oelgemälde bezeichnet hat, der Vorschrift des Art. 395 Abs. 2 nicht genügt. Andererseits kann nicht für richtig erachtet werden, nur Gegenstände, deren Stoff besonders werthvoll sei, seien Kostbarkeiten. Nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch umfaßt dieser Ausdruck nicht blos solche Gegenstände, sogenannte Pretiosen, und eine einschränkende Auslegung des Gesetzes erscheint um so weniger gerechtfertigt, als dessen Grund entschieden dagegen spricht. Offensichtlich soll nach der Absicht des Gesetzgebers dem Frachtführer, wenn ein im Verhältnisse zu seinem Umfang und Gewicht besonders werthvolles Gut zur Beförderung übergeben wird, hiervon Kenntniß gegeben werden, damit er im Stande ist, entsprechende größere Vorsichtsmaßregln anzuwenden. Dieser Grund des Gesetzes trifft zu, mag der Stoff oder der Kunstwerth des Frachtguts ein besonders hoher sein, und es ist davon auszugehen, daß ein Oelgemälde, auch wenn es an sich nicht aus kostbarem Stoff gefertigt ist, mit Rücksicht auf seinen Kunstwerth als Kostbarkeit erscheinen kann. Der Klägerin war die Möglichkeit, das von ihr übergebene Gut als Kostbarkeit zu bezeichnen und hierdurch der Vorschrift des Art. 395, Abs. 2 zu genügen, nicht benommen. War aber das Gut eine „Kostbarkeit", so mußte dieser Vorschrift Genüge geschehen, widrigenfalls Klägerin jeden Anspruchs auf Schadensersatz verlustig wurde." (Reichsger. 7.|3. 1885. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 3. S. 410).

„Kunstgegenstände" sind hiernach alle Werke der bildenden Kunst, welche durch eine künstlerische Gestaltung — im Gegensatz zur handwerks- oder fabrikmäßigen — ein besonders hoher Werth innewohnt. Nicht auf den Stoff kommt es hier an, sondern auf den Kunstwerth. „Antiquitäten" sind solche Gegenstände, welche durch ihr Alter und ihre Beschaffenheit ein histo-

risches, kulturhistorisches oder sonst bedeutendes Interesse bieten und dadurch einen besondern Werth repräsentiren.

Unter „Geld" „geldwerthen Münzen" sind in umfassender Weise alle Arten laufender Münze, in- und ausländische, ohne Rücksicht auf die Größe und den Werth der zum Transport aufgegebenen Summen (also auch Kupfer-, Nickel-Münze) zu verstehen.

Auch der Begriff „geldwerthe Papiere" ꝛc. „Werthpapiere" ist im weitesten Sinne zu nehmen. Der Ausdruck (vergl. H.-G.-B. Art. 271. Nr. 1) involvirt, wie v. Hahn zu diesem Artikel (§ 7) zutreffend ausführt, keinen juristischen Begriff, sondern umfaßt verschiedene Rechtsbegriffe. Werthpapier ist nicht blos das Kreditpapier (Wechsel, kaufmännische Anweisung), sondern auch das Papiergeld, die Aktie (Pfandbriefe, Staatspapiere, Koupons). Man kann den Begriff vielleicht am besten so verdeutlichen: das Werthpapier ist eine Schrift, welche einen Vermögenswerth in der Art repräsentirt, daß derjenige, welcher die Schrift ordnungsmäßig erwirbt, dadurch allein schon einen Vermögenswerth erwirbt. Nicht Werthpapiere sind demnach alle Dokumente, welche lediglich zum Beweise oder zur Legitimation dienen (Keyßner S. 255, Puchelt II. S. 5, Goldschmidt, Handb., 2. Aufl. I. § 47 Anm. 21). Daß das Papier (wie nach Art. 271) Handelswerthpapier sei, ist nicht erforderlich. Auch Nicht-Handelspapiere gehören hierher, vorausgesetzt, daß sie den Charakter von Werthpapieren haben. Der Begriff ist insofern weiter, als der des Art. 271, der sich lediglich auf die für den Handelsverkehr bestimmten Werthpapiere beschränkt. Ferner ist in der Verk.-Ord. § 50 B. Nr. 2. Abs 3 in negativer Weise der Begriff „geldwerthe Papiere" dahin deklarirt, daß als geldwerthe Papiere im Sinne des Abs. 1 der Nr. 2 nicht anzusehen sind: gestempelte Postkarten, Postanweisungsformulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen.

Unter welchen Bedingungen alle diese vorbezeichneten Gegenstände (B. Nr. 2) zur Beförderung angenommen werden, ist nicht, wie bei B. Nr. 1, durch die Verk.-Ord. bestimmt, sondern den besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn überlassen, welche aber die gesetzlichen Haftpflichtnormen hierbei nicht verletzen darf.

Für die Annahme und Beförderung von Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthen Münzen und Papieren, Dokumenten, Edelsteinen und echten Perlen gelten die Allg. Zus. Best. II 1, für die Annahme und Beförderung von Pretiosen und anderen Kostbarkeiten die Allg. Zus.-Best. II 2 zum § 50 der Verk.-Ord. (s. S. 216, 217).

Ueber die Beförderung dieser Gegenstände als Gepäck vergl. Allg. Zus. Best. Ziff. 3 zum § 30 Verk.-Ord. (s. Theil I S. 125).

§ 50 B Nr. 3. Nr. 3. „Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach der Anlage und dem Betrieb einer der betheiligten Bahnen außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht." Es sind solche Gegenstände gemeint, die nach Umfang, Gewicht, Form ꝛc. zwar nicht ganz zum Transporte ungeeignet (A. Nr. 2), aber doch, sei es hinsichtlich der Verladung oder des Transports, in Rücksicht auf die Anlage und den Betrieb der an dem betr. Transport

betheiligten Bahnen (s. oben Anm. 171 S. 220) außergewöhnliche Schwierigkeiten bereiten, d. h. solche, denen die gewöhnlichen Betriebseinrichtungen (Verladevorrichtungen, Personal, Betriebsmittel) nicht gewachsen sind, bezw. welche außerordentliche Anstrengungen zur Folge haben. Ob dies der Fall, ist nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung (v. Hahn II. S. 708) zu beurtheilen, event. tritt richterliche Feststellung ein. Die Beförderungsbedingungen sind bei derartigen Gütern nicht reglementarisch vorgeschrieben, sondern in jedem einzelnen Falle besonders zu vereinbaren (also bezüglich der Lieferfrist, Fracht, Verladungsweise rc.), dürfen aber die gesetzlichen Haftpflichtnormen nicht verletzen.

Vergl. hierzu die Allg. Zus. Best. III zum § 50 Verk. Ord. (s. oben S. 218).

§ 50 B Nr. 4.

Nr. 4. Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, sofern sie auf eigenen Rädern laufen. Diese Kategorie fehlte dem alten Reglement. Sie ist in die Verk.-Ord. im Interesse] der Betriebssicherheit neu aufgenommen (Erläut. d. R.-E.-B.-A. § 50. Schwab, Neuer. S. 27). Obligatorisch ist, 1) daß sie sich in tariffähigem Zustande befinden und 2) daß sie von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sind, — Erfordernisse, deren Feststellung freilich für die Annahme-Abfertigungsstelle zumeist mit großen Schwierigkeiten verknüpft sein wird und leicht zur Quelle von Streitigkeiten werden kann.

Die Straf- und Haftbestimmungen für denjenigen, der die im § 50 A Nr. 4 und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in der Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen hat, sind im § 53 Abs. 8 und im § 89 Verk.-Ord. enthalten.

§ 51.

Inhalt des Frachtbriefes.[173])

(1) Jede Sendung muß von einem Frachtbrief begleitet sein,[174]) welcher folgende Angaben enthält:[175])

a) Ort und Tag der Ausstellung.[176])

b) Die Bezeichnung der Versandstation.[177])

I. Die Bezeichnung der Versandstation erfolgt von dieser durch Abstempelung des Frachtbriefes mit dem Tagesstempel der Abfertigungsstelle.

c) Die Bezeichnung der Bestimmungsstation und der Bestimmungsbahn, den Namen und den Wohnort des Empfängers sowie die etwaige Angabe, daß das Gut bahnlagernd gestellt ist.[178]) Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, ist vom Absender die Eisen-

bahnstation zu bezeichnen, bis zu welcher das Gut befördert werden soll; der Empfänger hat den Weitertransport zu besorgen, sofern nicht für diesen von der Eisenbahn Einrichtungen getroffen sind (§ 68 Absatz 3).[179])

II. Der Frachtbrief darf nur auf eine Person oder Firma lauten.

III. Frachtbriefe, welche an die Güter-Abfertigungsstelle der Empfangsstation gerichtet sind, können zurückgewiesen werden.

d) Die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke.[180]) Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, die letzteren Angaben auch bei Gütern in Wagenladungen zu verlangen, sofern die diese bildenden Frachtstücke derartige Bezeichnungen zulassen (§ 58 Absatz 4).[181]) Die in Anlage B aufgeführten Gegenstände sind unter der daselbst gebrauchten Bezeichnung in den Frachtbrief aufzunehmen.[182])

IV. (1) Der Inhalt der Frachtstücke ist in dem Frachtbriefe genau zu benennen. Für die in den Allgemeinen Tarifvorschriften und in der Güter-Klassifikation (Abschnitt I B) aufgeführten Gegenstände sind die daselbst gebrauchten, für alle übrigen Güter die handelsgebräuchlichen Benennungen anzuwenden. Frachtbriefe mit nur allgemeinen Bezeichnungen, wie „ätherische Oele, Chemikalien, Effekten, Kalisalze, Kaufmannsgut, künstliche Düngemittel, Messgut, Steuergut, Theerabfälle u. s. w.,“ werden zurückgewiesen.

(2) Die Inhaltsbezeichnung „Droguen“ oder „chemische Präparate zum wissenschaftlichen Gebrauch“ wird zugelassen, sofern der Absender durch Vermerk im Frachtbriefe erklärt, dass die bezüglichen Frachtstücke keinen Gegenstand enthalten, welcher nach den Bestimmungen der Verkehrs Ordnung von der Beförderung ganz ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen ist.

V. Abänderungen der Gewichtsangaben werden nur zugelassen, wenn sie in Worten wiederholt sind, und wenn denselben die Unterschrift des Absenders beigesetzt ist.

e) Das Verlangen des Absenders, Ausnahmetarife unter den im

§ 81 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen.[183])

VI. Bei Inanspruchnahme eines solchen Ausnahmetarifs mit beschränkter Haftung ist in den Frachtbrief der Vermerk: „Es wird die Anwendung des Ausnahmetarifs . . . . . . verlangt“ an der für „Sonstige zulässige Erklärungen“ vorgesehenen Stelle einzutragen.

f) Die Angabe des etwa deklarirten Interesses an der Lieferung (§§ 84 ff.).[184])

g) Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern ist (§ 56).[185])

VII. (1) Als eine solche Angabe gilt für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht die Aufgabe mit Frachtbrief (Anlage C), für die Beförderung in Eilfracht die Aufgabe mit Eilfrachtbrief (Anlage D). Wird die Beförderung mit denjenigen Zügen gewünscht, mit welchen die Bestimmungsstation am schnellsten erreicht wird (s. § 4 der Allgemeinen Tarifvorschriften), so ist solches im Eilfrachtbriefe an der für „Sonstige zulässige Erklärungen“ vorgesehenen Stelle durch den Vermerk „Schnellzugsgut“ zu beantragen.

(2) Das Verlangen der Beförderung einer Sendung auf einem Theile der Strecke als Eilgut, auf einem anderen Theile als Frachtgut oder auf einem Theile als Schnellzugsgut und auf dem anderen Theile als Eilgut oder Frachtgut ist unzulässig.

h) Das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder die polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere (§ 59).[186])

i) Den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (§ 61).[187])

VIII. Der Frankaturvermerk ist an der im Frachtbriefe hierfür vorgesehenen Stelle einzutragen und zwar:

1. bei Vorausbezahlung der Fracht mit dem Worte „frei“;
2. bei Vorausbezahlung der Fracht einschliesslich Zoll mit den Worten „frei einschliesslich Zoll“;
3. bei Vorausbezahlung des Zolls ohne gleichzeitige Vorausbezahlung der Fracht mit den Worten „frei Zoll“;
4. bei Theilfrankaturen durch Einstellung des Betrages der letzteren.

k) Die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (§ 62).[188])

IX. Die Eintragung von Baarvorschüssen und Nachnahmen nur in Ziffern ist für die Eisenbahn nicht verbindlich.

l) Bei Sendungen, welche einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die zu berührende Abfertigungsstelle, falls der Absender eine solche zu bezeichnen wünscht. Die Eisenbahn hat eine derartige Vorschrift zu befolgen.[189])

X. Die etwaige Bezeichnung der zu berührenden Zoll- oder Steuer-Abfertigungsstelle hat an der für „Sonstige zulässige Erklärungen" vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes zu geschehen.

Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet.[190])

XI. Bei Eilgütern und bei den nach den Allgemeinen Tarifvorschriften eilgutmässig zu befördernden Gütern ist dem Absender gestattet, denjenigen Weg im Frachtbriefe vorzuschreiben, über welchen das Gut nach der Bestimmungsstation befördert werden soll. Für solche Sendungen finden die auf dem vorgeschriebenen Wege gültigen Tarife Anwendung.

XII. (1) Frachtbriefe, auf welchen sich Wegevorschriften oder Abfertigungsvorschriften befinden, die nicht durch die vorstehenden Bestimmungen zugelassen sind, werden behufs Ausfertigung eines neuen Frachtbriefes oder behufs Streichung dieser Vorschriften mit unterschriftlicher Bestätigung des Ausstellers oder seines Beauftragten zurückgegeben.

(2) Stellen sich bei der Rückgabe besondere Unzuträglichkeiten für den Absender heraus, so können die Frachtbriefe zwar angenommen werden, die betreffenden Vorschriften werden indessen von der Versandstation durchgestrichen, unter Beifügung des Vermerks „Von Amtswegen gestrichen".

m) Die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seine Firma sowie Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kan durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung ersetzt werden.[19

n) **Den etwaigen Antrag auf Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins (§ 54).[192])**

XIII. Wird die Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats gewünscht, so ist dies durch Eintragung des Wortes „Ja" an der im Frachtbriefe hierfür vorgesehenen Stelle zum Ausdruck zu bringen.

(2) Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch die Verkehrs-Ordnung für statthaft erklärt sind.[193])

XIV. Etwa in den Frachtbriefen enthaltene besondere Vorschriften über die Verladungs- und Beförderungsweise, z. B. „Tonnen aufrecht zu stellen" oder „Gut vor Sonne zu schützen" haben für die Eisenbahn keine Verbindlichkeit.

XV. Vorschriften, welche das Ausladen des Gutes oder das Abhängen des Wagens auf einer Station vor der im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsstation bezwecken, sind unzulässig.

XVI. (1) Alle in die Frachtbriefe vom Absender einzutragenden Angaben und Erklärungen müssen mit Tinte und in deutscher oder lateinischer Schrift deutlich ge- und unterschrieben sein.

(2) Die Anwendung anderer Schriftzeichen ist unzulässig. Jede der erforderlichen Angaben und zulässigen Erklärungen kann statt in handschriftlicher Ausfertigung auch gedruckt angebracht werden.

XVII. Frachtbriefe, welche theilweise versiegelt oder verschlossen, sowie solche, welche abgeändert sind, werden nicht angenommen. (Siehe auch Zusatzbestimmung V und XII.)

[173]) Das H.-G.-B. erfordert weder für die Gültigkeit des Frachtvertrages, noch zum Beweise seines Inhalts eine schriftliche Abfassung oder die Ausstellung einer Urkunde. Aber die Ausstellung einer solchen ist üblich. (R.-O.-H.-G.-Entsch. Bd. 12 S. 196.) Sie wird im Verkehre als „Frachtbrief" bezeichnet. Der Frachtbrief ist ein vom Absender an den Empfänger gerichtetes offenes Begleitschreiben, welches bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsort in der Hand des Frachtführers verbleiben und dort zusammen mit dem Gute an den Empfänger abgeliefert werden soll und den Abschluß sowie den Inhalt des Frachtvertrages, die Bedingungen desselben rc. zum Gegenstande hat. (Goldschmidt S. 733. Thöl III S. 17.) § 51.

Das H.-G.-B. (Art. 391) bestimmt, daß der Frachtbrief als Beweis über

den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender dient. Zwar bildet der Frachtbrief nicht das alleinige Beweismittel für den Vertragsinhalt. Aber er macht doch — in Ermangelung anderer Beweismittel — an sich Beweis über den Inhalt des Frachtvertrages für und gegen die Betheiligten. (v. Hahn II S. 580. Schott S. 299.) Die Beweiskraft kann aber freilich sowohl durch ausdrückliche, dieselbe beschränkende Klauseln im Frachtbriefe, wie auch durch Gegenbeweis gegen den positiven Inhalt des Frachtbriefs beschränkt oder beseitigt werden. Da der Frachtvertrag gesetzlich einer bestimmten Form nicht bedarf, so würden — Mangels einer besonderen Abrede — weder Absender noch Empfänger befugt sein, die Ausstellung eines Frachtbriefs zu verlangen. Im Verkehrsinteresse ist jedoch diese Befugniß dem Frachtführer gesetzlich verliehen worden. Das H.-G.-B. (Art. 391) bestimmt, daß der Frachtführer die Ausstellung eines Frachtbriefs verlangen kann. Daraus folgt, daß der Absender eine gleiche gesetzliche Befugniß an sich nicht hat. Aber auch der Frachtführer darf nur die Ausstellung, nicht die Unterzeichnung des Frachtbriefs vom Absender verlangen. Es genügt gemäß Art. 392 Ziff. 3 H.-G.-B. die bloße Bezeichnung des Namens des Absenders im Frachtbriefe, und zwar entweder geschrieben, gestempelt oder gedruckt. Die bloße Ausstellung seitens des Absenders genügt aber nicht, um gegen den Frachtführer Beweis zu machen, es muß vielmehr noch irgend eine Willenserklärung des Frachtführers hinzukommen, aus welcher sich mit Sicherheit sein Einverständniß mit dem Inhalte des Frachtbriefs ergiebt. Diese Erklärung ist an eine Form nicht gebunden, sie kann ausdrücklich oder stillschweigend durch konkludente Handlungen erfolgen. Eine solche liegt in der anstandslosen Annahme des vom Absender ausgestellten Frachtbriefs.

Im H.-G.-B. (Art. 392) ist der gewöhnliche und wesentliche Inhalt des Frachtbriefs bezeichnet. Diese Angabe ist an sich nur instruktiver, nicht obligatorischer Natur. (Goldschmidt I 2, S. 737 Nr. 7, 8. v. Hahn II S. 82.) Ein Frachtbrief, welcher weniger enthält, verliert seinen Charakter als Frachtbrief nicht (Endemann, H.-R. S. 720 Nr. 7.), aber er kann an seiner Beweiskraft Einbuße erleiden im Vergleiche mit dem nach Art. 392 H.-G.-B. vollständigen Frachtbrief. Nur insofern, als Art. 392 H.-G.-B. zur Ergänzung des Art. 391 Abs. 2 dient, ist er dispositiver Natur, d. h. bezeichnet er den Inhalt des Frachtbriefs, welchen der Frachtführer gesetzlich zu verlangen befugt ist, wenn er sich nicht vertragsmäßig mit Geringerem begnügt hat. (Thöl III S. 15.) Nach dem H.-G.-B. (Art. 392) enthält der Frachtbrief 1) die Bezeichnung des Guts nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen; 2) den Namen und Wohnort des Frachtführers; 3) den Namen des Absenders; 4) den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll; 5) den Ort der Ablieferung; 6) die Bestimmung in Ansehung der Fracht; 7) den Ort und Tag der Ausstellung; 8) die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung getroffen haben.

Im Wesentlichen anschließend an diese Bestimmungen des H.-G.-B. enthält die Verk.-Ord. § 51 Vorschriften über die Pflicht des Absenders

zur Beifügung eines Frachtbriefs für jede Sendung und im Zusammenhange damit über Inhalt, Form und Beweiskraft desselben sowie über die Haftung für die Frachtbriefangaben.

[174]) Abs. 1 bestimmt im Eingange zunächst grundsätzlich, daß jede Sendung von einem Frachtbriefe begleitet sein muß. Der Absender ist darnach verpflichtet, jeder Sendung einen Frachtbrief beizufügen. Die Ausstellung ist obligatorisch. Jede Sendung muß von einem Frachtbrief von bestimmtem Inhalt (Anm. 175) und in vorgeschriebener Form (§ 52 Anm. 194) begleitet sein. Damit ist lediglich von dem durch Art. 391 Abs. 2 H.-G.-B. jedem Frachtführer gegebenen Rechte Gebrauch gemacht. (S. 230.) Der rechtlichen Natur der Verk.-Ord. gemäß ist jedoch ein Eisenbahnfrachtvertrag ohne Frachtbrief oder ohne vorgeschriebenen Frachtbrief nicht ungültig. Denn die Verk.-Ord. — als eine lediglich den Eisenbahnen ertheilte Verwaltungsvorschrift — stellt nur Vertragsnormen auf, unter denen diese zur Uebernahme von Transporten sich erbieten (S. 19, 20). Die Annahme anderer Frachtbriefe ist also zwar nicht ausgeschlossen und macht den Eisenbahnfrachtvertrag nicht ungültig, aber die Eisenbahnen können und müssen die Beförderung von Gütern ohne vorgeschriebenen Frachtbrief verweigern, und zwar sowohl Mangels der gehörigen Form, wie Mangels des bestimmungsmäßigen Inhalts. Hat die Bahn aber die Beförderung ohne Frachtbrief übernommen, so hat sie dadurch stillschweigend darein gewilligt, daß der Absender von ihren Vertrags- (Reglements-) Normen abweicht, mithin mit ihm, da der Frachtbrief keine Essentiale des Frachtvertrages ist, auch ohne Frachtbrief einen gültigen Vertrag abgeschlossen. Nur spricht in einem solchen Falle keine Vermuthung dafür, daß der Transport unter den Bedingungen der Verkehrs-Ordnung übernommen worden sei. Die Transportbedingungen müssen daher auf andere Weise dargethan werden. (Schott, S. 300 und Note 25. R.-O.-H.-G. vom 24. September 1875, Zeitg. d. Ver. 1875 S. 989.) Sind in Form oder Inhalt abweichende Frachtbriefe angenommen, so muß die Annahmebahn, wie auch jede folgende, das Gut mit demselben Frachtbriefe übernehmende Bahn (Art. 401 H.-G.-B.) die Angaben des Frachtbriefs gegen sich gelten lassen. (Schott, S. 307, Ruckdeschel, S. 61.)

§ 51. Abs. 1.

[175]) Für den Inhalt des Eisenbahnfrachtbriefs ist eine Reihe von Angaben vorgeschrieben, welche die Eisenbahn vom Absender verlangen kann, jedoch nur insoweit, als für den konkreten Fall die erforderlichen Angaben überhaupt erforderlich sind. Dieselben haben daher zum Theil nur eventuale Natur (z. B. das Verzeichniß der Zoll- 2c. Papiere § 51 lit. h. bei einer nicht zollpflichtigen Sendung.) Auch bedürfen die vom Absender zu machenden Angaben noch in mehreren Beziehungen der Ergänzung durch die Eisenbahn, z. B. das abgerundete Gewicht, die Wagennummer (außer im Fall des § 56 Abs. 2 Satz 2 Verk.-Ord.), Frachtkartennummer, Stempel der Versandstation, Wiegestempel, Stempel der Empfangsstation, Betrag der Frankatur, die Nota (s. § 52 Abs. 6 Verk.-Ord.), so daß der vollständige Frachtbrief sich aus beiderlei Angaben zusammensetzt.

§ 51. Abs. 1.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 39 Abs. 3 erfordern in formaler Beziehung, daß sämmtliche Eintragungen in den Frachtbrief mit Tinte oder Tintenstift

deutlich und ohne Abkürzungen zu bewirken, etwaige Nebengebühren bestimmt zu bezeichnen sind.

§ 51. Abs. 1. lit. a. 176) Als erstes Erforderniß des Inhalts des Frachtbriefs ist lit. a: „Ort und Tag der Ausstellung" aufgestellt, d. h. der Ort und Tag, wo der Absender oder für ihn ein Dritter den Frachtbrief ausstellt. Beides wird häufig mit dem Orte und Tage der Auflieferung des Guts identisch sein, kann aber auch damit auseinanderfallen, z. B. wenn die Aufnahme des Guts in den Lagerräumen der Eisenbahn Mangels disponibler Transportmittel nur vorläufig, die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief (§ 54 Abs. 1) und die Annahme zur Beförderung erst später erfolgt (s. § 55 Abs. 2 Verk.-Ord. Anm. 223.) In solchen Fällen kann die Bezeichnung des Datums der Ausstellung auf dem Frachtbriefe nicht als Beweis für das Datum des Vertragsabschlusses bezw. für den Beginn der Haftpflicht dienen. Dafür ist vielmehr der Moment der Aufdrückung des Abfertigungsstempels (§ 54 Abs. 1) anzusehen. Das Frachtbrief-Formular sieht eine besondere Stelle links unten dicht neben der Angabe des Frankaturvermerks des Absenders (s. Anm. 199) für die Angabe des Orts und Tags der Ausstellung vor.

§ 51. Abs. 1. lit. b. 177) Das zweite Erforderniß ist lit. b: die Bezeichnung der Versandstation. Die Bezeichnung der Station genügt jedoch in der Regel nicht, es ist auch die der Bahn erforderlich, weil zahlreiche Orte Stationen mehrerer Eisenbahnverwaltungen sind. Diese Bezeichnung ist an sich Sache des Absenders — nicht zu verwechseln mit dem Datumstempel der Versandexpedition, welchen diese als Zeichen der Annahme dem Frachtbriefe aufzudrücken hat — und kann in beliebiger Form (geschrieben, gedruckt, lithographirt, gestempelt) erfolgen. Die Allg. Zus.-Best. I bestimmen jedoch: „Die Bezeichnung der Versandstation erfolgt von dieser durch Abstempelung des Frachtbriefs mit dem Tagesstempel der Abfertigungsstelle." (Vergl. Allg. Abfert.-Vorschr., § 27. Abs. 12.)

§ 51. Abs. 1. lit. c. Satz 1. 178) Drittens gehört zum Inhalt des Frachtbriefs lit c: die Bezeichnung der Bestimmungsstation und der Bestimmungsbahn, sodann der Namen und Wohnort des Empfängers, sowie die etwaige Angabe, daß das Gut bahnlagernd gestellt ist.

Die „Bestimmungsstation", auch Empfangsstation genannt, ist diejenige Station der Empfangsbahn, nach welcher das Gut auf Grund des Frachtvertrages transportirt werden soll. Diese ist nicht immer identisch mit dem Ablieferungsorte, d. h. dem Orte, an welchen das Gut an den Empfänger abzuliefern ist, z. B. nicht, wenn, wie bei Sendungen Bahnhof restante, keine Ablieferung, sondern Weitersendung eintritt, oder das Gut nur bis zu einem an der Bahn gelegenen Orte, nicht bis zu dem seitwärts belegenen Wohnorte des Empfängers geschafft werden soll (die Angabe mehrerer Bestimmungsstationen ist unstatthaft). Das Frachtbrief-Formular enthält (rechts oben) zwei besonders markirte Stellen zur Angabe sowohl der Bestimmungsstation, wie auch der Bestimmungsbahn. (Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 12.)

„Den Namen und den Wohnort des Empfängers" soll ferner der Frachtbrief angeben. Die Verk.-Ord. bezeichnet den Adressaten, Desti-

natär ꝛc. als den Empfänger, d. h. denjenigen, der das Gut empfangen, an den es abgeliefert werden soll. Dieser muß also eine bestimmte, namentlich bezeichnete Person sein. Als solche gelten auch Handlungsfirmen, Vorstände von Gesellschaften, Behörden (s. auch Allg. Zus.=Best. II.) Auch der Absender selbst kann als Empfänger bezeichnet, d. h. beide können identisch sein; nicht aber ist die Bezeichnung „an Ordre" statthaft. Vorname und Stand des Empfängers sind anzugeben, soweit dies zur richtigen Ablieferung erforderlich. Frachtbriefe, welche an die Güterabfertigungsstelle der Empfangsstation gerichtet sind, können zurückgewiesen werden (Allg. Zus.=Best. III S. 226) lit. c. verlangt nur die Bezeichnung des Namens und Wohnorts (Domizils) des Empfängers, nicht die Unterschrift. Die Bezeichnung kann daher entweder vom Absender oder von jedem Dritten (auch den abfertigenden Eisenbahnorganen) in dessen Namen in den Frachtbrief eingetragen sein. Sie kann geschrieben, lithographirt, gedruckt, gestempelt, überhaupt in jeder beliebigen, wenn nur deutlich erkennbaren Form angebracht sein, sie kann ferner die im Geschäftsverkehre gebräuchlichen und bekannten Abkürzungen haben. Ist der Empfänger eine Firma, so ist dieselbe vollständig nebst dem Geschäftsdomizil anzugeben.

Die Eisenbahn hat, insoweit nicht Spezial=Reglements ein Anderes vorschreiben, nach der Art und dem Wesen ihres Verkehrs prinzipiell nicht die Pflicht, dem Empfänger das Gut in seine Wohnung zuzuführen (Verk.=Ord. § 68), derselbe ist vielmehr gehalten, das Gut von der Bestimmungsstation abzuholen. Als Ort der Ablieferung gilt daher auch nach § 66 Abs. 3 an sich die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation. Die Vorschrift, daß im Frachtbrief die Bezeichnung des Empfängers nach Namen und Wohnort zu bezeichnen sei, hat somit in erster Reihe nicht den Zweck, die Eisenbahn zur Zuführung des Guts nach dem Wohnort des Empfängers zu verpflichten, sondern der Eisenbahn als Frachtführerin den Adressaten bekannt zu geben. Der Eisenbahn wird durch diese Angabe vom Absender der Dritte bezeichnet, an welchen sie vertragsmäßig das Gut abzuliefern hat. Sie wird dadurch in den Stand gesetzt, diesem nach der Ankunft des Guts auf der Bestimmungsstation hiervon Kenntniß zu geben (ihm das Gut zu „avisiren"), (§ 68 Abs. 1. 2.) und berechtigt und verpflichtet, sobald er sich zur Empfangnahme meldet, gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen (§ 66 Abs. 1). — Nur da, wo die Spezial=Reglements die Zuführung in das Haus bezw. Geschäftslokal des Empfängers vorschreiben, dient die Wohnungsangabe auch dazu, der Eisenbahn die Erfüllung dieser Pflicht zu ermöglichen. Das Frachtbrief=Formular enthält im Eingange beginnend mit dem Worte „An" diejenige Stelle, wo der Name und der Wohnort des Empfängers einzutragen ist.

Die Allg. Abf.=Vorschr. § 27 Abs. 8—12 u. 26 bestimmen hierzu: Der Name und Wohnort des Empfängers muß so deutlich und genau angegeben sein, daß Verwechselungen nicht vorkommen können. Namentlich ist bei Sendungen nach größeren Städten zur Vermeidung von Verwechselungen, besonders bei häufig vorkommenden Familiennamen, auf die Angabe der

Wohnung, sowie des Standes und Vornamens des Empfängers hinzuwirken. Bei Behörden, Handelsfirmen, Gesellschafts-Vorständen und Gasthöfen genügt deren Bezeichnung allein. (Bes. Zus.-Best. der preuß. Staatsb.: Frachtbriefe mit der Adresse einer größeren wirthschaftlichen Anlage, wie einer Zeche, eines Hüttenwerkes, einer Gutsverwaltung (Dominium) u. dergl., sind auch ohne Hinzufügung des Namens des Eigenthümers oder berechtigten Vertreters anzunehmen). Unbestimmte Bezeichnungen des Empfängers, etwa „an Ordre" oder „an den Vorzeiger des Frachtbrief-Duplikats" oder „an Herrn N. N. vermittelst des Herrn P. P." sind ausgeschlossen; Frachtbriefe an mehrere, selbstständige Empfänger (Personen Firmen 2c.) sind zurückzuweisen. An die Güter-Abfertigungsstelle einer Deutschen Empfangsstation gerichtete Frachtbriefe sind nur dann zuzulassen, wenn die Berechtigung zur Benutzung dieser Adresse nachgewiesen wird. Sodann ist darauf zu achten, daß neben der Bestimmungsbahn die Bestimmungsstation tarifmäßig richtig bezeichnet ist (vergl. auch Verzeichniß der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung), und ferner bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen, oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, vom Absender die Eisenbahnstation angegeben wird, bis zu welcher die Beförderung erfolgen soll. Hierbei haben die Abfertigungsstellen auf Grund des Stationsverzeichnisses, der Eisenbahnkarten und der Tarife bereitwilligst Auskunft zu ertheilen.

§ 51. Abs. 1. lit. c. Satz 2. — [179]) Vergl. hierzu § 76. Unter „Eisenbahnstationen" sind auch Haltestellen 2c. zu verstehen.

§ 51. Abs. 1. lit. d. Satz 1. — [180]) Ein weiteres Erforderniß des Frachtbriefs ist lit d die Bezeichnung der Sendung. Während bei Wagenladungsgut die Bezeichnung nach Inhalt und Gewicht bezw. statt des letzteren eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe (z. B. nach Raum, Maß 2c.) in der Regel (s. lit d Satz 2 S. 237) genügt, tritt bei Stückgut noch die Angabe der Anzahl, der Verpackungsart, Zeichen und Nummer der Frachtstücke als erforderlich hinzu.

Was zunächst die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte anlangt, so ist damit die Angabe der Beschaffenheit gemeint. Das Gut muß nach Stoff, Art, Gattung 2c., d. h. nach seiner Qualität begrifflich bestimmt und genau benannt sein (Allg. Zus.-Best. IV. 1). Es genügt also nicht, das Gut im Frachtbriefe nur als „Sache", „Gegenstand" zu bezeichnen. Ebensowenig genügt es, nur die Emballage ohne Inhaltsangabe zu nennen, z. B. „eine Kiste", „ein Packet", „ein Faß", (abgesehen von dem Falle, wo etwa die leere Emballage in der That das Transportobjekt bildet), zumal der Eisenbahn nicht zugemuthet werden kann, mangels der Inhaltsangabe die Emballagen öffnen und nach Feststellung des Inhalts wieder schließen zu lassen. Es ist also, gleichviel ob das Gut offen oder verpackt versendet, ob der Inhalt von Außen kenntlich ist oder nicht, im Frachtbriefe die Beschaffenheit (Kaffee, Zucker, Wolle, Glas) genau zu bezeichnen. Dagegen genügt es aber auch andererseits, daß der Absender die Beschaffenheit der Waare bezeichnet, er ist nicht verpflichtet, ihre sonstigen, schon aus der Natur der Waare

sich von selbst ergebenden und aus ihrem Namen ersichtlichen Eigenschaften (Flüssigkeit, Zerbrechlichkeit) zu deklariren. So ist es z. B. nicht seine Pflicht, notorisch zerbrechliches Frachtgut (Glas ꝛc.) als zerbrechlich besonders zu deklariren.

Mangelhafte, absichtlich oder versehentlich unrichtige Angaben des Inhalts befreien die Eisenbahn von der Vertretung für allen daraus erwachsenden Schaden in der Beförderungsart, Behandlung des Guts ꝛc. und verpflichten andererseits den Absender — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens sowie den durch strafgesetzliche und polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — einen Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe sich nach § 53 Abs. 8—10 der Verk.-Ord. bestimmt. Vergl. ferner noch betreffs der Beweiskraft der Frachtbriefangabe über Gewicht und Anzahl der Stücke bei selbstverladenen Gütern: § 54 Abs. 4 Verk.-Ord.

Die Bezeichnung nach dem Gewicht schreibt die Angabe der Schwere des Frachtguts nach dem geltenden Gewichtssystem (Kilogramm) vor. Die Angabe des Gewichts kann bezw. muß ersetzt werden durch eine den besonderen Vorschriften der Versandstation entsprechende Angabe. Wenn also nach den besonderen Vorschriften der Versandstation gewisse Arten von Gütern statt des Gewichts oder neben dem Gewichte nach der Stückzahl, nach dem Längen- oder Raummaß, nach Gebinden ꝛc. zu bezeichnen sind, so sind diese Vorschriften zu beobachten. Auch hier zieht mangelhafte, absichtlich oder versehentlich unrichtige Deklaration die oben bezeichneten Folgen nach sich (§ 53 Abs. 8—10). Auch bestimmen die Allg. Zus.-Best. V: daß Abänderungen der Gewichtsangaben nur zugelassen werden, wenn sie in Worten wiederholt sind und wenn denselben die Unterschrift des Absenders beigesetzt ist.

Bei Stückgut tritt außerdem noch hinzu: 1. die Angabe der Anzahl der auf einen Frachtbrief verladenen Güter (Kisten, Tonnen ꝛc.) 2. die Angabe der Verpackungsart. Bei Angabe der Verpackungsart ist ein möglichst bezeichnender Ausdruck zu wählen (Faß, Sack, Korb), nicht der allgemeine Ausdruck „Kollo"; 3. die Angabe des Zeichens und der Nummer der Frachtstücke. Diese Angabe ist deshalb nothwendig, weil im Eisenbahnverkehre häufig Güter von ganz gleicher Qualität und Quantität nach denselben Bestimmungsorten gehen und für diesen Fall das Zeichen (Signum) und die Nummer des Gutes ein wesentliches Unterscheidungsmittel bildet. Unter „Zeichen" ist jedes äußerlich sichtbare, auch auf dem Gute bezw. seiner Verpackung angebrachte besondere Merkmal zu verstehen, durch welches das betreffende Gut von anderen behufs Unterscheidung kenntlich gemacht werden soll. Ist das Zeichen nur im Frachtbriefe, nicht aber auf dem Gute enthalten, so würde es selbstverständlich seinen Zweck verfehlen. Das Zeichen kann in Buchstaben, Figuren, Stempeln, Firmenzeichen, Schutzmarken ꝛc. bestehen. Nur muß es den Charakter eines eigens zum Zwecke der Bezeichnung dem Frachtbriefe und Gute beigefügten Merkmals tragen. Daher sind die bloßen Angaben einer eigenthümlichen Verpackungsart oder Gestalt des Gutes oder Bezeichnungen wie: Glas! Vorsicht! Zündstoff! ꝛc. oder einfache Striche, Kreuze, Kreise u. dergl. nicht als hinlängliche Merkzeichen anzusehen, außer

wenn eine besondere Signatur nicht üblich ist. Neben dem Zeichen dient zur noch deutlicheren Individualisirung der Sendung die Beifügung einer Nummer, d. h. einer beliebigen Zahl, welche gleichfalls sowohl auf dem Frachtbriefe, wie auf dem Gute anzubringen ist.

Das Frachtbrief-Formular enthält — entsprechend dem § 51 Abs. 1 lit. d — besondere Rubriken für Zeichen und Nummer, Anzahl, Art der Verpackung, Inhalt, Gewicht (und zwar wirkliches Bruttogewicht und abgerundetes, zur Berechnung zu ziehendes Gewicht).

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 14—20 bestimmen ergänzend: Als Art der Verpackung sind die genauen Bezeichnungen: Faß, Sack, Korb, Kiste, Kasten, Ballen, Ballon und dergleichen zu wählen; die Anwendung der allgemeinen Bezeichnung „Kollo" oder „Kolli" ist unzulässig. Hinsichtlich der Inhaltsbezeichnung ist darauf zu achten, daß für die in den Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güter-Klassifikation aufgeführten Gegenstände die daselbst gebrauchten, für alle übrigen Güter die handelsgebräuchlichen Benennungen angewendet werden. (Vergl. Zusatzbestimmung IV zu § 51 der Verk.-Ord. S. 226). Bei Sendungen nach dem Auslande ist die Inhaltsbezeichnung möglichst mit der Waarenbezeichnung des Gesetzes vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs rc. in Uebereinstimmung zu bringen. Bei Zweifeln in dieser Beziehung ist eine Verständigung mit dem Absender behufs Berichtigung des Frachtbriefes herbeizuführen, oder es sind in Gegenwart des Absenders oder zweier unbetheiligten Zeugen Proben zu entnehmen; die Güter-Abfertigungsstelle hat sich jedoch der etwaigen Abänderung des Frachtbriefes zu enthalten. Frachtbriefe mit der allgemeinen Inhaltsangabe „Kurzwaaren" oder „Manufakturwaaren" sind zulässig. Für Sendungen, welche nach der Zusatzbestimmung IV zu § 51 der Verk.-Ord. (S. 226) unter der Inhaltsbezeichnung „Droguen" oder „Chemische Präparate zum wissenschaftlichen Gebrauch" zur Beförderung zugelassen werden, wenn der Absender die daselbst vorgeschriebene Erklärung im Frachtbriefe abgiebt, ist die Niederlegung einer Allgemeinen Erklärung gestattet, auf welche der Absender bei jeder einzelnen derartigen Sendung durch einen Vermerk im Frachtbriefe hinzuweisen hat. Frachtbriefe über Wagenladungen, welche aus Gütern verschiedener Art bestehen — Sammelgüter — können, sofern nicht Zoll- oder Steuer-Vorschriften oder das Gesetz vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs rc. nebst Ausführungsbestimmungen entgegenstehen, unter der Bezeichnung „Sammelgut" ohne ein genaues Verzeichniß der einzelnen Frachtstücke nach Inhalt, Gewicht oder Zeichen angenommen werden, jedoch muß der Frachtbrief mit folgendem Vermerk versehen sein: „Sendung enthält keine Güter, welche nach § 50 der Verk.-Ord. von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, und deren Zusammenladen mit anderen Gütern nicht gestattet ist." Befinden sich unter den Sammelgütern bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, für welche das Zusammenladen nach Anlage B Nr. XXXV der Verk.-Ord. gestattet ist, so müssen diese im Frachtbriefe einzeln unter Hinzufügung des Wortes („bedingungsweise") aufgeführt werden. (Vergl. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 23 Abs. 2 u. § 25 Abs. 1.)

[181]) Satz 2 gewährt der Eisenbahn das Recht, auch bei Wagenladungsgütern, — für welche nach Satz 1 als Regel nur die Bezeichnung nach Inhalt und Gewicht vorgeschrieben ist (Anm. 180 S. 234) — die detaillirten Angaben, welche für Stückgut bestimmt sind, d. h. Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer (Anm. 180 S. 235) zu verlangen. Voraussetzung ist aber, daß die bezüglichen Frachtstücke derartige spezielle Bezeichnungen zulassen, wobei auf die Signirungsvorschriften des § 58 Abs. 4 (Anm. 248) verwiesen ist. Hierüber entscheidet zunächst das Ermessen der Abfertigungsstelle, event. der Richter. Die Eisenbahn ist zu dem qu. Verlangen berechtigt, aber nicht verpflichtet. Auch wird ein derartiges Verlangen generell publizirt werden müssen, da anderenfalls bei beliebiger Anforderung im einzelnen Falle außerordentliche Verzögerungen in der Abnahme der Güter zum Nachtheile des Publikums erfolgen würden.

§ 51 Abs. 1 lit. d. Satz 2.

[182]) Die Bestimmung, daß die in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter der daselbst gebrauchten Bezeichnung in den Frachtbrief aufzunehmen sind, ist obligatorisch; sie dient dazu, die Abfertigungsstelle darauf hinzuweisen, daß es sich um nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter handelt — was bei anderweitigen verschiedenartigen Bezeichnungen häufig nicht erkennbar sein würde.

§ 51. Abs. 1 lit. d. Satz 3.

[183]) Sodann ist bestimmt, daß der Absender lit. e seinem Verlangen in Betreff der Anwendung von Ausnahmetarifen unter den im § 81 für zulässig erklärten Bedingungen im Frachtbrief Ausdruck geben muß. Dies ist aber nur eine Eventualangabe, d. h. nur für den Fall erforderlich, daß der Absender die Anwendung von Ausnahmetarifen überhaupt begehrt. Das Frachtbriefformular sieht eine besondere Stelle hierfür nicht vor. Die Allg. Zuf.-Best. VI (S. 227) bestimmen die Eintragung eines bezüglichen Vermerks an der für „Sonstige zulässige Erklärungen" vorgesehenen Stelle. Spricht der Absender das Verlangen nach der Anwendung dieser Ausnahmetarife im Frachtbriefe in der bezeichneten Rubrik nicht aus, so wird zwar der bezügliche Ausnahmetarif — falls die Bedingungen dafür vorliegen — dennoch in Anwendung zu bringen sein (§ 60, 61). Aber den Absender treffen die Nachtheile, die sich aus der in Folge der Unterlassung dieser Angabe etwa irrig erfolgten Berechnung der Fracht ergeben.

§ 51. Abs. 1. lit. e.

[184]) Ferner ist erforderlich lit. f: die Angabe des etwa deklarirten Interesses an der Lieferung — gleichfalls wie bei e eine Eventualangabe für den Fall, daß der Absender das Lieferungsinteresse überhaupt deklariren will. Der Hinweis auf die §§ 84 ff. deutet an, daß sowohl das deklarirte Interesse im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung (§ 80, 83), wie im Falle der Verspätung (§ 86) gemeint ist. Die Verk.-Ord. unterscheidet nicht zwischen Werth- und Lieferfrist-Interessen-Deklaration, kennt vielmehr für beide Fälle nur eine Deklaration: die Deklaration des Interesses an der Lieferung (s. § 80 und § 84), Diese Deklaration gilt sowohl für die Fälle der §§ 80, 83, wie für die des § 86. Der § 84 Verk.-Ord., welcher demgemäß auch für § 86 gilt — setzt fest, daß die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben

§ 51 Abs. lit.

eingetragen werden muß. Bei der Eintragung sind also drei Formalitäten zu beachten, 1. Eintragung im Frachtbriefe selbst, 2. auf der dafür vorgesehenen (schraffirten) Stelle und 3. mit Buchstaben. Ist eine dieser Formalitäten nicht beachtet, so braucht die Eisenbahn die Deklaration als gültig nicht anzuerkennen.

Vergl. Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 21 u. 23.

§ 51. Abs. 1. lit. g.

[185]) Die weitere Angabe lit. g — ob in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht (§ 56 Abs. 2, 3 zu befördern sei — erfolgt nicht ausdrücklich sondern liegt stillschweigend in der Wahl der Farbe des Frachtbriefes, welche nach § 52 Abs. 1 (Anm. 194) für gewöhnliche Fracht weiß, für Eilfracht gleichfalls weiß, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden karminrothen Streifen ist. Mithin ist in der Wahl der Farbe bereits implicite die Angabe enthalten, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei. Eine besondere Angabe ist also nicht erforderlich und daher im Formular für eine solche auch eine Stelle nicht vorgesehen. (s. S. 247.)

Die Allg. Zus.-Best. VII (S. 227) bestimmen, daß als eine solche Angabe für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht die Aufgabe mit Frachtbrief (Anlage C), für die Beförderung in Eilfracht die Aufgabe mit Eilfrachtbrief (Anlage D) gilt. Wird Beförderung mit Schnellzug gewünscht, so ist solches im Eilfrachtbriefe an der für „Sonstige zulässige Erklärungen" vorgesehenen Stelle durch den Vermerk „Schnellzugsgut" zu beantragen. Das Verlangen der Beförderung einer Sendung auf einem Theile der Strecke als Eilgut, auf einem anderen Theile als Frachtgut oder auf einem Theile als Schnellzugsgut und auf einem anderen Theile als Eilgut oder Frachtgut ist unzulässig.

§ 51. Abs. 1. lit. h.

[186]) Die Angabe lit. h: „genaues Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder die polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere (§ 59) ist nur eine Eventualangabe, d. h. für den Fall, daß die Sendung überhaupt solcher Begleitpapiere bedarf. Lit. h hängt mit der im § 59 Abs. 1 ausgesprochenen Verpflichtung des Absenders zusammen, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind, und der Eisenbahn zu haften, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen (s. Anm. 251 ff.). Mit Rücksicht hierauf ist ein genaues Verzeichniß der bezüglichen Begleitpapiere aus dem zwiefachen Grunde erforderlich, 1) damit die Eisenbahn — soweit sie hierzu im Stande und obwohl ihr nach § 59 Abs. 2 eine Prüfungspflicht nicht obliegt — übersehen kann, ob die Papiere nach ihrem Ermessen vollständig sind, und 2) damit im Streitfalle festzustellen ist, welche Papiere der Absender dem Frachtbriefe beigefügt hat, mithin der Behauptung begegnet werden kann, es seien mehr oder weniger Papiere beigefügt gewesen. Das Frachtbrief-Formular enthält dementsprechend unter der Rubrik „Zeichen und Nummer" eine Rubrik „Sonstige

zulässige Erklärungen", in welcher: „Steueramtliche Behandlung, Verzeichniß der Begleitpapiere und Bleiverschlüsse ꝛc." besonders hervorgehoben sind.

Die Vorschrift unter h schließt stillschweigend das Präjudiz in sich, daß die Eisenbahn für Begleitpapiere nicht zu haften hat, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind. Ferner ist aus jener Vorschrift ersichtlich, daß die Begleitpapiere der Eisenbahn mit dem Frachtbriefe offen (nicht verschlossen) übergeben werden müssen. Denn die Bahn hat als die nach den meisten Zollgesetzen zunächst verantwortliche, wenn auch nicht die Pflicht (§ 59 Abs. 2), so doch das Recht, die Begleitpapiere bei der Uebergabe zu prüfen. (Vergl. Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Abs. 7.) Sie kann daher verlangen, daß ihr dieselben offen übergeben werden, weil sie sich anderenfalls von der Genauigkeit des Verzeichnisses im Frachtbriefe nicht würde überzeugen können. Auch genügt das Verzeichniß der Begleitpapiere im Frachtbriefe hierzu nicht, da dasselbe nicht so speziell gehalten zu sein braucht, um auf dieser Grundlage die Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit der Begleitpapiere vornehmen zu können.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Abs. 1 bestimmen: „Die Güter-Abfertigungsstelle hat darauf zu achten, daß dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beigegeben und in dem Frachtbriefe an der hierfür vorgesehenen Stelle verzeichnet werden, welche zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften erforderlich sind;" und § 23 Abs. 5: „Güter, welche unter Zoll- oder Steuer-Kontrole stehen, sind nur dann anzunehmen, wenn die äußere Beschaffenheit mit den Angaben in den Begleitpapieren übereinstimmt und der zollamtliche Verschluß — Plombe, Siegel, Vorlegeschloß ꝛc. — unverletzt ist." (Vergl. noch § 28 Abs. 2 ff. § 27 Abs. 7 l. c.)

[187]) Die Nothwendigkeit der Angabe lit. i: des Frankaturvermerks — einer Eventualangabe „im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses" — ergiebt sich aus den Bestimmungen des § 61, auf welchen auch in Parenthese besonders hingewiesen ist. Nach § 61 Abs. 1 werden die Frachtgelder entweder bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt (Franko-Fracht) oder sie gelten als auf den Empfänger augewiesen (unfrankirte Fracht), welcher gemäß § 67 Abs. 1 im letzteren Falle die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge gegen Empfang des Gutes zu zahlen hat. Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages, d. h. einen Frankatur-Vorschuß fordern (§ 61 Abs. 3). Sowohl zur Orientirung der Eisenbahn über die Art der Frachtzahlung (ob frankirt oder unfrankirt), sowie zur Information des Empfängers ist hiernach die Angabe des Frankaturvermerks erforderlich, für welche das Frachtbriefformular auf der linken Seite unten unter der Rubrik „Nachnahme" und neben dem Ausstellungsdatum und der Unterschrift des Absenders eine besondere Rubrik: „Frankaturvermerk des Absenders" enthält.

§ 51. Abs. 1. lit. i.

Die Allg. Zus.-Best. VIII (S. 227) bestimmen die verschiedenen Modalitäten der Eintragung des Frankaturvermerks. Vergl. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 21.

51. Abs. 1. lit. k.

[188]) Aus der Pflicht der Eisenbahn zur Einkassirung der Nachnahmen (§ 62 Abs. 4 und 5) und aus der Zahlungspflicht des Empfängers, welche sich nur auf die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge erstreckt (§ 67), ergiebt sich lit. k das Erforderniß der Angabe der auf dem Frachtgute haftenden Nachnahmen im Frachtbriefe. Auch diese Angabe ist nur eine Eventualangabe, d. h. nur „im Falle der Auflegung von Nachnahmen" erforderlich. Nach § 62 Abs. 4 ist die Eisenbahn zwar nicht verpflichtet, Nachnahmen an den Absender auszuzahlen, bevor nicht deren Betrag vom Empfänger bezahlt ist. Aber sie ist hierzu bis zur tarifmäßig vorgeschriebenen Höhe berechtigt. Und darnach sind je nach dem Zeitpunkte der Auszahlung an den Absender zwei Arten von Nachnahmen zu unterscheiden: 1) solche, die erst nach Zahlung durch den Empfänger an den Absender ausgezahlt werden (Nachnahmen nach Eingang), und 2) solche, die schon vor Zahlung durch den Empfänger ausgezahlt werden (Nachnahmen vor Eingang, auch Baarvorschüsse genannt. § 62 Abs. 6.) Beide Arten von Nachnahmen sind im Frachtbriefe zu verzeichnen, da nach § 62 Abs. 5 die Eisenbahn, welche das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abliefert, für den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme haftet und denselben dem Absender sofort, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger, zu ersetzen hat. Das Frachtbrief-Formular enthält demgemäß auf der linken Seite unter der Rubrik für die Deklaration des Lieferungsinteresses noch zwei besondere (chraffirte) Rubriken für Baarvorschüsse und für Nachnahmen nach Eingang. Diese Beträge sind nach der Vorschrift auf dem Frachtbriefe in Buchstaben anzugeben.

Die Allg. Zus.-Best. IX (S. 228) erklären die Eintragung nur in Ziffern als für die Eisenbahn nicht verbindlich. Vergl. Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 21—23.

§ 51. Abs. 1. lit. l. Abs. 1.

[189]) Lit. l unterscheidet Sendungen, die einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, und Sendungen anderer Art. Bei ersteren ist nach Abs. 1 lit. l der Absender berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben, und die Eisenbahn ist verpflichtet, eine derartige Vorschrift zu befolgen, mithin für alle nachtheiligen Folgen aufzukommen, die dem Absender aus der Nichtbefolgung der Vorschrift entstehen. Der Absender ist hiernach nicht berechtigt, unbedingt den ganzen Transportweg vorzuschreiben, sondern nur insoweit, daß die Zollabfertigungsstelle berührt wird. Berühren also mehrere Transportwege die Abfertigungsstelle, so hat die Eisenbahn unter diesen die Wahl.

Die Allg. Zus.-Best. X (S. 228) bezeichnen die Stelle, wo im Frachtbriefe die bezügliche Vorschrift zu machen ist, die Rubrik für „Sonstige zulässige Erklärungen". Vergl. Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 13.

§ 51. Abs. 1. lit. l. Abs. 2.

[190]) Nach lit. l Abs. 2 bleibt bei allen anderen Sendungen der Eisenbahn die Wahl des Transportweges ausschließlich überlassen, jedoch mit der Verpflichtung, stets diejenige Route zu wählen, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet. Wenn sie diese Route nicht wählt, so ist sie dem

Interessenten für die nachgewiesene Differenz schadensersatzpflichtig. Vergl. hierzu die Allg. Zus.-Best. XI u. XII (S. 228).

[191]) Während für die Angabe der Versandbahn und des Empfängers die bloße Bezeichnung derselben genügt, ist für die Angabe des Absenders prinzipiell nach lit. m die Unterschrift mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung für erforderlich erklärt. Doch kann an Stelle der Unterschrift, die gedruckte oder gestempelte Zeichnung der Unterschrift des Absenders treten. Es ist also fakultativ in das Ermessen des Absenders gestellt, ob er den Frachtbrief mit seiner Unterschrift oder einer gedruckten oder gestempelten Zeichnung seines Namens versehen will. In beiden Fällen tritt noch die Angabe der Wohnung des Absenders hinzu. Nur eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung ist aber gestattet. Eine bloß (von dritter Hand) geschriebene oder lithographirte ꝛc. Namenszeichnung ist ausgeschlossen. Die gestempelte oder gedruckte ist neben der Unterschrift in das Belieben des Absenders gestellt. Die Eisenbahn darf also von ihm eine Unterschrift nicht verlangen, wenn sein Name sich gestempelt oder gedruckt auf dem Frachtbriefe befindet. Das Frachtbriefformular sieht am Schluß die „Unterschrift des Absenders" ausdrücklich vor. Als Absender kann nur eine physische oder juristische Person (oder Firma) auf dem Frachtbrief bezeichnet werden.

§ 51. Abs. 1. lit. m.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 24, 25, 33, 34 bestimmen hierzu: Der Frachtbrief ist durch eine bestimmte, namentlich bezeichnete Person, als welche auch Behörden, Gesellschaftsvorstände und Handelsfirmen gelten, zu unterzeichnen. Der Firmeninhaber hat lediglich die Firma, der Prokurist neben der letzteren den sein Verhältniß zu derselben kennzeichnenden Vermerk („pp. = per procura") und seinen Namen, der Handlungsbevollmächtigte dagegen seinen Namen mit dem Vermerk „Als Bevollmächtigter der Handlung N. N," zu unterzeichnen. Die von Behörden und Gesellschaftsvorständen ausgestellten Frachtbriefe müssen mit deren Firma unterzeichnet sein. Im Uebrigen ist die Frachtbriefunterzeichnung „für (pro) N. N." nicht als genügend anzuerkennen. Ist der Auftraggeber am Stationsorte, wo er die Güter aufgiebt, nicht ansässig, so hat er der Unterschrift seinen Wohnort beizufügen. In größeren Städten ist bei nicht bekannten Absendern darauf hinzuwirken, daß sie ihrer Unterschrift die Wohnung beifügen. Werden auf mündlichen Antrag Frachtbriefe bahnseitig ausgestellt, so sind sie gleichwohl von dem Absender zu unterschreiben; bei schriftlichem Antrage ist der Frachtbrief mit dem Namen des ausstellenden Beamten und dem Zusatze: „im schriftlichen Auftrage des N. N." zu unterzeichnen, der Antrag aber aufzubewahren. Vergl. hierzu Zus.-Best. I zu § 53 der Verk.-Ord. S. 251 (Zus.-Best. für die Preuß. Staatsbahnen: „Anträgen auf bahnseitige Ausstellung von Frachtbriefen ist gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr zu entsprechen;") s. jedoch über die Frage der rechtlichen Zulässigkeit dieser Vertretung: Anm. 199 S. 250 Schreibunkundige machen statt der Namensunterschrift ihre Handzeichen, welche von einer dritten Person — also nicht vom annehmenden Beamten — zu beglaubigen sind.

§ 51. Abs. 1. lit. n.

[192]) Da nach § 54 Abs. 5 bezw. § 64 Abs. 2 Verk.-Ord. — wie dort (Anm. 218, 297) des Näheren erörtert ist, — die Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheins in die Wahl des Absenders gestellt ist, und die Eisenbahn zur Ausstellung nur auf Verlangen des Absenders verpflichtet ist, so bedarf es eines ausdrücklichen Antrages des letzteren auf Ausstellung dieser Papiere. § 54 Absatz 5 Satz 2 bestimmt, daß dieser Antrag vom Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken ist. Demgemäß bezeichnet § 51 unter lit. n als letztes Erforderniß der Frachtbriefangaben, „den etwaigen Antrag auf Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins." Das Frachtbriefformular enthält links unten die Rubrik: „Wird Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt? (s. Allg. Zus.-Best. XIII S. 229) und zugleich — der Bestimmung des § 54 Absatz 5 Satz 3 gemäß, wonach die Eisenbahn durch Aufdrückung eines Stempels zu bestätigen hat, daß dem Antrage entsprochen ist, — gegenüber rechts eine stark umrahmte Stelle für den Duplikat ꝛc. Stempel der Eisenbahn.

§ 51. Abs. 2.

[193]) Um den Werth und die Uebersichtlichkeit des Frachtbriefs als Beweisurkunde zu sichern und zu erhöhen und zugleich die Vertragsfreiheit der Bahnen, die bei Einzelstipulationen in den Frachtbriefen leicht zum Mißbrauch (Forderung von Reversen ꝛc.) führen kann, einzuschränken, untersagt Abs. 2 die willkürliche Beifügung von Zusätzen und anderen Schriftstücken zum Frachtbriefe sowie die Ausstellung anderer Urkunden an Stelle des Frachtbriefs, gestattet vielmehr solche Zusätze, Schriftstücke und Urkunden nur insofern, als sie durch die Verk.-Ord. selbst zulässig erklärt sind. Demgemäß faßt Abs. 2 drei Verbotsvorschriften zusammen. Er verbietet — falls nicht ausdrückliche Zulässigkeitserklärung durch die Verkehrs-Ordnung vorliegt: I. die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, II. die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefs, III. die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe. 1. Erstens ist hiernach für unzulässig erklärt: „die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief," d. h. „als der im § 51 Abs. 1 lit. a bis n aufgeführten." Diese Bestimmung enthält ein absolutes Verbot. Jede dagegen verstoßende Erklärung im Frachtbriefe ist rechtlich wirkungslos, auch wenn Ausnahme-Tarife bezw. Spezial-Reglements derartige Erklärungen gestatten sollten (außer in den Fällen des Abs. 2 u. 3 der Eingangs-Bestimmungen.) Die Vorschrift gilt sowohl gegen die Eisenbahnen, wie gegen den Absender. Auch der letztere darf nicht die Ausstellung von Erklärungen im Frachtbriefe fordern, welche nach der Verk.-Ord. nicht gestattet sind. Darnach sind auch lediglich nachrichtliche Vermerke für den Empfänger über die Herkunft oder über die weitere Bestimmung der Sendung nicht ohne Weiteres zulässig. Die Verk.-Ord. § 52 Abs. 5 gestattet nur, auf die Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes die Firma des Ausstellers aufzudrucken. Ebendaselbst können auch folgende drei nachrichtlichen Vermerke für den Empfänger: „von Sendung des N. N." — „zur Verfügung des N. N." — „zur Weiterbeförderung an N. N." und „versichert bei N. N." mit dem ausdrücklichen Zusatze: „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn" angebracht werden. An gleicher Stelle sind

die den Bestimmungen der internationalen Reblaus-Konvention entsprechende Erklärung und amtliche Bescheinigung aufzunehmen.

Für statthaft erklärt sind durch die Verkehrsordnung folgende Erklärungen im Frachtbriefe: a) Einverständniß mit der Uebernahme bis zur thunlichen Verladung (§ 55 Abs. 2); b) Anerkennung des Fehlens oder der Mängel der Verpackung (§ 58 Abs. 2); c) Verlangen der bahnamtlichen Nachwiegung oder Feststellung der Stückzahl; d) Bezeichnung des Zoll-Bevollmächtigten (§ 59 Abs. 5); e) Bezeichnung der Baarauslagen 2c. (§ 60 Abs. 2); f) die besonderen Vereinbarungen gemäß § 77 Nr. 1, 3 u. 6; g) die Erklärungen in den von der Eisenbahn auszufüllenden, stark umrahmten Theilen des Frachtbriefes (s. Anm. 175) Vgl. hierzu noch Allg. Zus.-Best. XIV—XVII (s. oben S. 229) und Allg. Abf.-Vorsch. § 27 Abs. 26, 30—33.

II. Zweitens ist für unzulässig erklärt: „die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefs," also z. B. von Beförderungsscheinen, wie sie an Stelle der Frachtbriefe für die Beförderung von Leichen (Verk.-Ord. § 43) oder Thieren (§ 45 l. c.) gestattet sind.

Für statthaft erklärt sind durch die Verk.-Ord. folgende Urkunden anstatt des Frachtbriefs — wenigstens theilweise: a) die gemäß § 58 Abs. 2, über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung vorgeschriebene besondere Erklärung des Absenders und b) die gemäß § 64 Abs. 6, vom Absender auszustellende Urkunde betreffend anderweite Verfügung über das Gut. Andere von der Verkehrs-Ordnung für zulässig erklärte Urkunden, wie Frachtbriefduplikate (§ 54 Abs. 6), Aufnahmescheine (§ 54 Abs. 7) haben nicht den Zweck, den Frachtbrief zu ersetzen.

III. Drittens ist für unzulässig erklärt: „die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe." Darnach ist vornehmlich unstatthaft, die Beifügung der sog. „Ursprungsfrachtbriefe", d. h. solcher Frachtbriefe, welche das Gut vor der Uebergabe an die Bahn bei dem etwa vorangegangenen Landfuhrwerk-, Fluß- oder Seetransport begleitet haben.

Zulässig ist zum bezw. neben dem Frachtbriefe nur die Beifügung folgender Schriftstücke: a) Zoll-, Steuer-, polizeiliche 2c. Begleitpapiere (§ 51 lit. h, § 59 Abs. 1); b) Beweisstücke über die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Auslagen (§ 60, Abs. 2); c) Erklärung über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung (§ 58).

§ 52.

Form des Frachtbriefes.

(1) Zur Ausstellung des Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage C und D zu verwenden, welche auf allen Stationen zu den im Tarife festzusetzenden Preisen käuflich zu haben sind. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes Papier, für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden karminrothen

Anlage C u. D.

Streifen, gedruckt sein. Für die Frachtbriefe ist Schreibpapier zu verwenden, welches die von dem Reichs-Eisenbahn-Amte festzusetzende Beschaffenheit besitzt.[194])

I. Der Preis der Frachtbriefformulare sowie die Gebühr für die Ausfüllung der Frachtbriefe durch die Güter-Abfertigungsstelle sind in dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.

(2) Es können jedoch durch die Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts für regelmäßig wiederkehrende Transporte zwischen bestimmten Orten, sowie für Sendungen, welche zur Weiterbeförderung über See bestimmt sind, Abweichungen von den Vorschriften des ersten Absatzes zugelassen werden.[195])

(3) Die Frachtbriefe müssen zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer inländischen Eisenbahn tragen. Die Stempelung erfolgt bei den nicht für Rechnung der Eisenbahn gedruckten Frachtbriefen gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr und kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe vorgelegt werden.[196])

II. Die Gebühr für die Abstempelung der vom Publikum selbstbeschafften Frachtbriefformulare ist in dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.

(4) Sofern der auf dem Frachtbriefformulare für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum sich als unzureichend erweist, hat dieselbe auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Formulars nach Maßgabe der Spalten des Frachtbriefes zu erfolgen. Reicht auch dieser Raum nicht aus, so sind dem Frachtbriefe besondere, die Beschreibung enthaltende und vom Absender zu unterzeichnende Blätter im Formate des Frachtbriefes fest anzuheften, auf welche in diesem besonders hinzuweisen ist. In den erwähnten Fällen ist in den vorgedruckten Spalten des Frachtbriefes das Gesammtgewicht der Sendung unter Angabe der für die Tarifirung maßgebenden Bezeichnung der Transportgegenstände, nöthigenfalls unter Scheidung derselben nach den Tarifklassen, anzugeben. Den beigegebenen Blättern ist der Abfertigungsstempel der Versandstation aufzudrücken.[191])

(5) Es ist gestattet, auf die Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes die Firma des Ausstellers aufzudrucken. Ebendaselbst können auch die nachstehenden nachrichtlichen Vermerke für den Empfänger: „von Sendung des N. N." — „zur

Verfügung des N. N." — „zur Weiterbeförderung an N. N." und „versichert bei N. N." mit dem ausdrücklichen Zusatze: „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn" angebracht werden. An gleicher Stelle sind die den Bestimmungen der internationalen Reblaus-Konvention entsprechende Erklärung und amtliche Bescheinigung aufzunehmen.[198])

(6) Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen. Bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, sind von diesem auch die Nummer und die Eigenthumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle einzutragen.[199])

(7) Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen. Den laut § 50 B bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben. Werden bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, für welche das Zusammenladen nach Anlage B Nr. XXXV gestattet ist, mit anderen Gütern zusammen zur Beförderung in Wagenladungen aufgegeben, so bedarf es der Beigabe eines besonderen Frachtbriefes für diese Gegenstände nicht. Für derartige Wagenladungen genügt ein Frachtbrief, in welchem jedoch die nur bedingungsweise zugelassenen Güter als solche durch Hinzufügung des Wortes „(bedingungsweise)" ausdrücklich bezeichnet werden müssen. Den vom Absender aufzuladenden oder vom Empfänger abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.[200])

III. (1) Es wird empfohlen, die zollfreien Güter von den Begleitscheingütern durch besondere Frachtbriefe getrennt zu halten, weil andernfalls jene erst nach der oft zeitraubenden zollamtlichen Behandlung der Begleitscheingüter mit denselben weiter gesendet werden können.

(2) Im Verkehr von Deutschland nach dem Zollauslande dürfen unter Zoll- und Steuerkontrole stehende Güter mit anderen, aus dem freien Verkehr stammenden, gleichfalls zum unmittelbaren Ausgang bestimmten Gütern nach dem Ermessen der Eisenbahn zusammen verladen und auf einen Frachtbrief aufgegeben werden. Den Frachtbriefen ist seitens der Absender

ein Verzeichniss dieser Güter unter Angabe der Anzahl, Verpackungsart, Bezeichnung des Bruttogewichts und des Inhalts beizufügen.

(8) Die Versandstation kann verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.[201])

IV. Wegen Ausstellung der Frachtbriefe für Ausfuhrgüter über Binnenstationen siehe „Allgemeine Tarifvorschriften" unter B I B § 14.

§ 52. [194]) Während § 51 Verk.-Ord. die Ausstellung eines Frachtbriefs mit bestimmtem Inhalte für alle Eisenbahntransporte obligatorisch macht, schreibt im Anschluß daran § 52 Verk.-Ord. die Form der Eisenbahnfrachtbriefe vor und trifft zugleich Bestimmung über die Art ihrer Benutzung und Verwendung.

§ 52. Abs. 1. Nach Abs. 1 Satz 1 ist an die Spitze der Grundsatz gestellt, daß zur Ausstellung des Eisenbahnfrachtbriefs Formulare nach Maßgabe der Anlagen C und D zu verwenden sind. Die Worte „nach Maßgabe" sind nicht identisch mit den Worten „nach Maaß". Es ist also auch an sich ein kleineres Formular, als das der Anlagen C und D zulässig. Im Uebrigen ist diese Vorschrift obligatorisch derartig, daß davon in Form, Fassung und Inhalt abweichende Frachtbriefe sowohl von der Versand- wie von jeder folgenden Bahn zurückgewiesen werden können und müssen.

Die neuen Frachtbriefformulare haben gegenüber den bisherigen (alt. Regl.), wie auch denjenigen des internationalen Uebereinkommens wesentliche Aenderungen erfahren und zwar sowohl hinsichtlich des Inhalts, als auch — abgesehen von der im Satz 2 zu berührenden Farbe — hinsichtlich der äußeren Form. Die Aenderungen des Inhalts sind bedingt durch die Aenderungen des materiellen Rechts, insbesondere bezüglich der Interessedeklaration und der Bedeutung des Frachtbriefduplikats (Erl. d. R.-E.-V.-A. z. § 52). Besonders hervortretend ist, daß die Rechnung (Note), welche im alten Reglements-Formulare nur einen Theil der rechten Vorderseite einnahm und im internationalen Frachtbriefe sich auf der Rückseite befindet, in dem neuen Formulare fast die ganze rechte Hälfte der Vorderseite umfaßt. Es ist auf dieser außerdem nur noch der Raum für den Stempel der Versandstation und der Empfangsstation und für den Wiegestempel enthalten. Die linke Seite ist für die Adresse, sowie sämmtliche vom Absender auszufüllenden Frachtbriefangaben und die Unterschrift desselben bestimmt. Neu sind auf dieser Hälfte die Rubriken für das deklarirte Interesse an der Lieferung (an Stelle der bisherigen Rubriken für die deklarirte Gesammtwerthsumme und das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung), für Nachnahme, Frankaturvermerk, Antrag auf Ausstellung eines Duplikats (bezw. Aufnahmescheins § 54 Abs. 5 und 7, § 64 Abs. 2) und für den Duplikat- (Aufnahmeschein-) Stempel.

Auch die weitere im Satz 1 enthaltene Vorschrift, wonach die Frachtbriefformulare auf allen Stationen zu den im Tarife festzusetzenden

Preisen (s. Allg. Zus.-Best. I S. 244) käuflich zu haben sind, ist obligatorisch und dient dazu, den Gebrauch der vorgeschriebenen Formulare dem Publikum zu erleichtern. Unter „Stationen" sind alle Güterabfertigungsstellen zu verstehen, also auch Haltestellen, welche für die Güterabfertigung eingerichtet sind. (Vgl. noch über Frachtbriefe und Fahrscheine bei Kriegstransporten: § 27 der Kriegs-Transp.-Ord. vom 26. Januar 1887 (R.-G.-Bl. S. 27.)

Satz 2 bestimmt, daß Frachtbriefe für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier, jedoch mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden karminrothen Streifen gedruckt sein müssen. Auch diese Vorschrift ist obligatorisch und dient wesentlich zur Erleichterung des Verkehrs. Die nach § 51 lit. g erforderliche Frachtbrief-Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern ist (vgl. auch § 56 Abs. 2 Anm. 228), erfolgt, wie bereits Anm. 185 S. 238 bemerkt, nicht ausdrücklich, sondern liegt stillschweigend in der Wahl der Farbe des Frachtbriefs. Hat also der Absender dem Gute einen weißen Frachtbrief mit karminrothen Streifen beigefügt, so hat er damit den Willen ausgesprochen, dasselbe als Eilgut — also auch zu den tarifmäßig höheren Gebühren dieser Transportart — befördern zu lassen, und wird daher in Rücksicht auf die ausdrückliche reglementarische Bestimmung diese Kosten selbst dann zahlen müssen, wenn er im Frachtbriefe das Gut als gewöhnliches Frachtgut bezeichnet bezw. gewöhnliche Beförderung verlangt hat. Bis auf den Unterschied der Farbe sind beide Arten von Frachtbriefen in Form und Inhalt vollständig gleich. Ueber den Kontrolstempel s. Abs. 3 Anm. 196 S. 248.

Satz 3 bestimmt, daß für die Frachtbriefe Schreibpapier (nicht Druckpapier) zu verwenden ist, welches die von dem R.-E.-B.-A. festzusetzende Beschaffenheit besitzt. Bezüglich der Beschaffenheit des zum Frachtbrief zu verwendenden Papiers ist durch Verfügung des Reichs-Eisenbahn-Amts vom 13. Oktober 1892 Nr. 9762 I (Preuß. Eisenb. Verordn.-Bl. 1892 S. 339) besondere Bestimmung getroffen.

Die Verwendung des bisherigen Frachtbriefformulars ist vom 1. Januar 1893 ab nicht mehr gestattet.

[195]) Abs. 2 enthält im Verkehrsinteresse eine Ausnahme von der grundsätzlichen und obligatorischen Bestimmung des Abs. 1 betr. die Verwendung der reglementarisch vorgeschriebenen Frachtbriefformulare. Es können Abweichungen von den Vorschriften des ersten Absatzes zugelassen werden, jedoch nur unter drei Voraussetzungen: 1) daß es sich um regelmäßig wiederkehrende Transporte zwischen bestimmten Orten (z. B. Kohlen, Kalk, Getreide rc.), oder Sendungen, welche zur Weiterbeförderung über See bestimmt sind, handelt; 2) die Landesaufsichtsbehörde die Abweichung gestattet; 3) das Reichs-Eisenbahn-Amt der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zustimmt. Aber auch in diesen Ausnahmefällen bezieht sich die Abweichung nur auf die Vorschriften des Abs. 1 des § 52. Die übrigen Vorschriften des § 52 wie der Verk.-Ord. überhaupt in Betreff der Frachtbriefe finden auch auf die Frachtbriefe des Abs. 2 volle Anwendung.

§ 52. Abs. 2.

§ 52. Abs. 3. [196]) Die Herstellung der vorgeschriebenen Formulare auf privatem Wege, welche theils wegen der größeren Billigkeit, theils auch wegen der Möglichkeit, einige eingedruckte Zusätze zu machen (s. Abs. 5), im Interesse des Handelsstandes lag, war zwar reglementarisch nirgends untersagt. Indeß bot die erforderliche Feststellung der Uebereinstimmung solcher Formulare mit dem vorgeschriebenen Formulare so viel Schwierigkeiten und das von den einzelnen Verwaltungen hierbei beobachtete Verfahren war ein so ungleichmäßiges, daß einheitliche Vorschriften hierüber zum Bedürfnisse wurden. Diese sind im Abs. 3 dahin gegeben, daß derartige Frachtbriefe 1) zur Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular den Stempel einer inländischen Eisenbahn tragen müssen, 2) daß diese Prüfung bezw. Stempelung gegen eine im Tarife festgesetzte Gebühr erfolgen soll (s. Allg. Zus.-Best. II S. 244), 3) daß — um die Bahnverwaltung nicht mit Einzelanträgen zu überlasten — die Stempelung verweigert werden kann, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden. Dieser Konstatirungsstempel ist nicht etwa zu verwechseln mit dem im § 54 Abs. 1 und 2 erwähnten Annahme-(Expeditions-)stempel der Abfertigungsstelle.

Die Abstempelung durch Privatpersonen mit dem Eisenbahnstempel (zur Umgehung der Stempelgebühr) qualifizirt sich den Eisenbahnen gegenüber als Betrug. Denn die den Frachtbriefformularen beigedruckten Stempel sind als öffentliche Beglaubigung im Sinne des § 360 Nr. 4 und 5 des Str.-G.-B. zu betrachten. Die Anfertigung und der Abdruck eines Stempels, welcher zu solchen Beglaubigungen dienen kann, fällt daher, soweit er ohne schriftlichen Auftrag einer Behörde stattfindet, unter den § 360 Nr. 4 resp. 5 R.-Str.-G.-B. (Erkenntniß des Ober-Trib. vom 15. Oktober 1878, E.-V.-Bl. 1878 S. 274.)

§ 52. Abs. 4. [197]) Abs. 4 trifft Bestimmung für den Fall, daß der auf dem Frachtbriefformulare für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum nicht ausreicht. Alsdann sollen die Rückseite der für die Adresse bestimmten Formularhälfte und event. daran festzuheftende Blätter benutzt werden. Die Rückseite der für die Rechnung benutzten Hälfte darf also hierzu nicht verwendet werden. Wichtig ist, daß 1) in den vorgedruckten Spalten des Frachtbriefs das Gesammtgewicht der Sendung unter Angabe der für die Tarifirung maßgebenden Bezeichnung der Transportgegenstände angegeben und 2) den beigegebenen Blättern der Abfertigungsstempel der Versandstation aufzudrücken ist. Die Bestimmungen des Abs. 4 sind aus einer bereits zu § 50 Nr. 7 des alten Reglements ergangenen Instruktion vom 14. Juli 1879 in die Verk.-Ord. aufgenommen worden. (Vgl. hierzu noch Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 29. Juli 1879. E.-V.-Bl. S. 120, 121.)

§ 52. Abs. 5. [198]) Abs. 5 gestattet in Ergänzung des § 51 Abs. 2 Verk.-Ord. (s. Anm. 193 S. 242) sowie in weiterer Ausführung des § 50 Nr. 7 Abs. 3 des alten Reglements einige Zusätze und Erklärungen, welche zwar für die bahnseitige Behandlung nicht nothwendig, aber für die Verkehrsbeziehungen förderlich sind. Dies sind:

1) Aufdruck der Firma des Ausstellers auf der Rückseite der für die

Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefs. Die Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 28 bestimmen, daß der Firmen-Aufdruck nur aus der Benennung der Firma und zwar in der im Handelsregister eingetragenen Form, der Angabe etwaiger Titel und Charakterbezeichnungen (Hoflieferant, Hofspediteur 2c), sowie des Wohnsitzes des Absenders bestehen dürfen. Anpreisende Zusätze, wie Geschäftsempfehlungen, Angabe des Besitzes von Preismedaillen u. s. w. sind unzulässig.

2) Anbringung von 4 nachrichtlichen Vermerken für den Empfänger, nämlich „von Sendung des N. N.“ — „zur Verfügung des N. N.“ — „zur Weiterbeförderung an N. N.“ — und „versichert bei N. N.“ Die Anbringung dieser Vermerke kann handschriftlich oder im Wege eines beliebigen Druckverfahrens geschehen. (Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 27.) Stempel der Versicherungsgesellschaften oder Vermerke über Versicherungen sind nur auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes zuzulassen. (a. a. O. § 27 Abs. 29.)

3) Aufnahme der den Bestimmungen der internationalen Reblaus-Konvention vom 3. Novbr. 1881 Art. 3 entsprechenden Erklärung und amtlichen Bescheinigung. (R.-G.-Bl. 1882 S. 125, 128, 129.)

[199]) Abs. 6 schreibt genau nach Maßgabe der Form des Frachtbriefes vor, welche Angaben in demselben von der Eisenbahn und welche vom Absender auszufüllen sind, und zwar dahin, daß die stark umrahmten Theile des Formulars die Eisenbahn, d. h. die Abfertigungsstelle, die übrigen der Absender auszufüllen hat. Die vom Absender auszufüllenden Angaben sind im § 51 Verk.-Ord. (s. Anm. 175) bezeichnet. Die von der Eisenbahn auszufüllenden, durch die starke Umrahmung markirten Angaben betreffen: die Nummer und den Eigenthümer des Wagens, die Nummer und Position der Frachtkarte, das abgerundete zur Berechnung zu ziehende Gewicht, den Stempel der Versandstation, Wägestempel, Duplikat- (bezw. Aufnahmeschein-) Stempel, Stempel der Empfangstation, Betrag der Frankatur (nicht zu verwechseln mit dem „Frankaturvermerk“ des Absenders, d. h. dem Frankirungsantrag derselben Anm. 187 S. 239) und die Rechnung (Note, Frachtberechnung). Nach Satz 2 des Absatz 6 sind jedoch die Nummer und Eigenthumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle nicht von der Eisenbahn, sondern vom Absender einzutragen, wenn es sich um die Aufgabe von Gütern handelt, welche der Absender zu verladen hat. Insoweit die Frachtbriefangaben von der Eisenbahn gemäß Abs. 6 auszufüllen sind, hat der Absender für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben nicht zu haften und erfährt der Grundsatz des § 53 Abs. 1 (Anm. 202 S. 255) eine in der Natur der Sache liegende Modifikation.

§ 52. Abs. 6.

Grundsätzlich hat die Ausfüllung sowohl seitens der Eisenbahn, wie des Absenders zwar handschriftlich zu erfolgen, soweit nicht die Ausfüllung in den verschiedenen Stempeln der Eisenbahn besteht. Aber die Allg. Zus.-Best. gestatten dem Absender fakultativ auch die Ausfüllung durch Druck, indem sie bestimmen: „Alle in die Frachtbriefe vom Absender einzutragenden Angaben und Erklärungen müssen mit Tinte und in deutscher oder lateinischer Schrift deutlich ge- und unterschrieben sein. Die Anwendung anderer Schrift-

zeichen ist unzulässig. Jede der erforderlichen Angaben und zulässigen Erklärungen kann statt in handschriftlicher Anfertigung auch gedruckt angebracht werden. Vgl. Allg. Zus.-Best. XVI z. § 51 Verk.-Ord. S. 229, Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 5 (nebst Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. Ziff. I) und § 36 Abs. 10 (nebst Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. Ziff. IV).

Uebernimmt ein Organ der Eisenbahn aus Gefälligkeit rc. die dem Absender obliegende Ausfüllung, so geschieht dies lediglich im Namen und Auftrage des Absenders und ohne Obligo für die Eisenbahn, so daß der Absender die Folgen dieser Eintragungen in Gemäßheit des § 53 Abs. 7 Verk.-Ord. ganz ebenso trägt, wie wenn er selbst dieselben bewirkt hätte. Die Ausfüllung kann auch gegen Entrichtung einer tarifmäßigen Gebühr von der Annahmeexpedition bewirkt werden. Jedoch ist selbstverständlich auch in diesem Fall die Unterschrift vom Absender zu leisten. Der expedirende Beamte kann dies nicht für ihn übernehmen, da er bei Abschluß des Vertrages nicht beide Theile gültig vertreten darf.

§ 52. Abs. 7. 200) Nach Abs. 7 Satz 1 dürfen überhaupt und grundsätzlich mehrere Gegenstände nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn 1) das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und 2) Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen. Wo auch nur eine dieser beiden Voraussetzungen nicht zutrifft, ist die Aufnahme mehrerer Gegenstände in einen Frachtbrif verboten und eisenbahnseitig abzulehnen. Es liegt zwar im gleichmäßigen Interesse der Versender und einer geregelten Geschäftsführung bei den Eisenbahnen, daß solche Güter, welche zu demselben Frachtbriefe gehören, zusammen expedirt, in demselben Wagen verladen und befördert werden. Es ist aber nicht angängig, solche Gegenstände, die ein Zusammenladen ihrer Beschaffenheit nach nicht gestatten (z. B. andere Güter durch Nässe, Geruch rc. infiziren) oder besondere Zoll-, Steuer- rc. Manipulationen erfordern, in denselben Frachtbrief mit anderen Gütern aufzunehmen. Vgl. hierzu Allg. Zus.-Best. III (S. 245) und Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 6 u. § 28 Abs. 2—6.

Nach Satz 4 sind den bestimmungsmäßig selbst auf- und abzuladenden Gütern besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben. Auch bei dieser Vorschrift ist der Gesichtspunkt maßgebend, daß es zu erheblichen Schwierigkeiten der Expedition führen würde, Güter, die vom Absender bezw. Empfänger selbst auf- und abzuladen sind (Wagenladungsgüter) und daher einer anderen Expeditionsweise unterliegen, namentlich besondere Wagen erhalten, mit Gütern auf einen Frachtbrief zu bringen, die eisenbahnseitig auf anderen Wagen (als Stück- rc. Gut) ver- und entladen werden.

§ 52. Abs. 8. 201) Hieran reiht Abs. 8 die Befugniß (nicht Pflicht) der Bahn, für jeden Wagen einen besonderen Frachtbrief zu fordern — auch hier aus Zweckmäßigkeitsgründen, weil anderenfalls die Trennung mehrerer durch einen Frachtbrief verbundener Wagen nicht angängig wäre, obwohl aus Betriebsrücksichten oder um den Verfügungen des Verfügungsberechtigten zu genügen (§ 64), dies häufig geschehen muß. In gewissen Fällen wird die Bahn von dieser Befugniß nicht wohl Gebrauch machen können, z. B. bei Langholz- und

sonstigen Sendungen, welche wegen ihrer Länge ꝛc. mehr als einen Wagen erfordern, oder wenn in Ermangelung eines Wagens von bestimmter Tragkraft deren mehrere von geringerer Tragfähigkeit gestellt werden müssen.

Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 7 (nebst Zus.-Best. für d. Preuß. Staatseisenb. Ziff. II u. III) u. § 28 Abs. 2—6.

Vgl. Allg. Zus.-Best. IV (S. 246).

§ 53.

Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittelungen. Frachtzuschläge.

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.[202])

I. Werden auf Verlangen des Absenders Frachtbriefe von Eisenbahnbediensteten ausgefertigt, so gelten letztere als Beauftragte des Absenders.

(2) Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen und das Ergebniß festzustellen. Der Berechtigte ist einzuladen, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet. Erscheint der Berechtigte nicht, so sind zwei Zeugen beizuziehen.[203])

(3) Zur Ermittelung des Gewichts und der Stückzahl einer Sendung ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen. Ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Wagenladungsgüter, ist die Eisenbahn gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben verpflichtet, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und die vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen.[204])

(4) Dem Absender steht frei, bei der Ermittelung des Gewichts und der Stückzahl zugegen zu sein. Verlangt der Absender, nachdem die Feststellung seitens der Eisenbahn ber[illegible] [illegible]er Verladung der Güter eine nochmalige

oder des Gewichts in seiner Gegenwart, so ist die Eisenbahn berechtigt, auch dafür die tarifmäßige Gebühr zu erheben.[205])

II. Einem ausdrücklichen Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung ist gleichzuachten, wenn bei Wagenladungsgütern der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat.

III. (1) Bei Verwiegung von Wagenladungsgütern auf einer Gleiswaage wird der Gewichtsermittelung entweder das an dem Wagen angeschriebene Eigengewicht oder, wenn eine besondere Feststellung des Eigengewichts erfolgt, dieses festgestellte Gewicht zu Grunde gelegt.

(2) Ergiebt die bahnamtliche Nachwiegung von Wagenladungen auf der Gleiswaage gegen das im Frachtbriefe angegebene Gewicht keine grössere Abweichung als 2 Prozent des an dem Wagen angeschriebenen Eigengewichts, so wird das angegebene Gewicht als richtig angenommen.

(3) Wenn behufs Feststellung des Gewichts von Gütern in Wagenladungen die Feststellung des Eigengewichts des zur Beladung kommenden Wagens gefordert wird, so hat die Eisenbahn diesem Verlangen zu entsprechen, sofern dies ohne erheblichen Aufenthalt mit den auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen möglich ist. Ergiebt eine von dem Absender beantragte Feststellung des Eigengewichts des Wagens keine grössere Abweichung von dem an dem Wagen angeschriebenen Eigengewicht als in der Höhe von 2 Prozent, so wird die im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzte Gebühr für die Verwiegung mittelst der Gleiswaage erhoben.

IV. Das Wägegeld, sowie die Gebühr für Feststellung der Stückzahl der Wagenladungsgüter sind in dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.

(5) Die Feststellung des Gewichts wird von der Versandstation durch den Wägestempel auf dem Frachtbriefe bescheinigt.[206])

V. Erfolgt die Feststellung des Gewichts von Wagenladungsgütern nicht auf der Versandstation, sondern auf einer anderen Station, so wird von letzterer die Gewichtsfeststellung durch den Wägestempel bescheinigt.

(6) Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Absendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Wagen nur bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewicht oder,

sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn zulässig und nebst dem Ladegewicht auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, bis zu dieser Tragfähigkeit beladen werden.[207])

VI. Die Beladung darf das an den Wagen vermerkte Ladegewicht keinesfalls um mehr als 5 Prozent übersteigen. (Siehe Absatz 10.)

VII. Bei Einhaltung des zulässigen Masses der Wagenbelastung hat der Absender darauf zu rücksichtigen, dass gewisse Güter durch Witterungseinflüsse während der Beförderung an Gewicht zunehmen, und kann sich, wenn Ueberlastung festgestellt wird, auf diese Ursache derselben als von ihm nicht verschuldet nicht berufen.

VIII. (1) Das von dem überladenen Wagen abgenommene Uebergewicht wird dem Absender zur Verfügung gestellt. Falls dasselbe auf einer Unterwegsstation abgenommen ist und nach der Bestimmung des Absenders weiter oder zurückgesandt werden soll, ist es als besondere Sendung unter Erhebung der tarifmässigen Fracht zu behandeln.

(2) Jedoch kann dem Absender die Zuladung des abgenommenen Uebergewichts zu einer anderen, von derselben Versandstation kommenden, die Unterwegsstation ohnehin berührenden Ladung in dem Falle gestattet werden, dass die Verwiegung ausdrücklich beantragt war, diesem Antrage jedoch Mangels einer Gleiswaage nicht entsprochen werden konnte. Der Absender muss alsdann den zweiten Wagen von vornherein um dasjenige Gewicht, welches er auf der Unterwegsstation zuladen will, weniger belasten und wegen des Anhaltens auf der Unterwegsstation einen jeden Zweifel ausschliessenden Vermerk im Frachtbriefe anbringen. Die Fracht wird in diesem Falle für die ganze Ladung, also einschliesslich des unterwegs zuzuladenden Theils, von der Versand- bis zur Empfangsstation berechnet. Etwa entstandene Ladegebühren, Lagergelder und dergleichen sind besonders zu vergüten.

(7) Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und

dem Ersatze des entstandenen Schadens sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe wie folgt festgesetzt wird:[208])

(8) Wenn die im § 50 A Ziffer 4 und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, so beträgt der Frachtzuschlag 12 Mark für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstückes.[209])

IX. Falls Gegenstände, welche nach § 50 der Verkehrs-Ordnung von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, mit anderen, der Beschränkung des § 50 der Verkehrs-Ordnung nicht unterliegenden Gegenständen zusammen verpackt aufgegeben werden, wird das Gesammtgewicht des betreffenden Frachtstückes, einschliesslich somit des Gewichts der mitverpackten, der Beschränkung des § 50 der Verkehrs-Ordnung nicht unterliegenden Gegenstände, angerechnet.

(9) In allen anderen Fällen ist für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung ein Frachtzuschlag zu zahlen, dessen Höhe durch die Tarife festgesetzt wird.[210])

X. Abgesehen von dem im Absatz (8) behandelten Falle beträgt der Frachtzuschlag bei unrichtiger Angabe des Inhalts, wenn eine Frachthinterziehung dadurch nicht verursacht worden ist, 1 Mark für den Frachtbrief, im anderen Falle das Doppelte der vorenthaltenen Fracht.

(10) Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens sein Ladegewicht um mehr als 5 Prozent übersteigt, so beträgt der Gesammtfrachtzuschlag das Zehnfache des Frachtunterschiedes.[211])

XI. Dieser Gesammtfrachtzuschlag wird, sobald die Sendung durch die Eisenbahn zur Beförderung übernommen ist, für die ganze Beförderungsstrecke von der Versand- bis zur Bestimmungsstation erhoben, ohne Rüksicht darauf, ob die Ueberlastung auf der Versandstation, auf einer Unterwegsstation oder auf der Bestimmungsstation festgestellt worden ist.

§ 53. [202]) Aus der Pflicht des Absenders zur Ausstellung und Beigabe des Frachtbriefs (Anm. 173 S. 230) ergiebt sich folgerichtig die weitere Verbind-

lichkeit desselben, für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben zu haften. Demgemäß trifft § 53 Bestimmung über die Haftung des Absenders für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen, sowie über den Umfang dieser Haftung des Absenders und in Verbindung damit über die korrelaten Befugnisse der Eisenbahn zur Prüfung und Ermittelung der Richtigkeit der Frachtbriefangaben und zur Erhebung von Frachtzuschlägen (Geldbußen) für unrichtige Angaben des Inhalts der Sendungen und für Ueberlastung selbstverladener Wagen.

§ 53. Abs. 1.

Nach Abs. 1 haftet der Absender für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen. Diese Folgen können zwiefacher Art sein, entweder unmittelbar den Absender treffen (Verluste, Beschädigungen des Guts, die er von der Eisenbahn nicht ersetzt verlangen darf), oder unmittelbar die Eisenbahn (Verluste, Beschädigungen der Transportmittel, Zollstrafen rc., Beschädigung der Güter Dritter), welche alsdann berechtigt ist, von dem Absender Entschädigung zu verlangen. Uebrigens haftet billigerweise der Absender nicht für alle in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben, sondern nur für die von ihm herrührenden, mithin nicht für die eisenbahnseitig erfolgten (s. Anm. 199 S. 249). Läßt sich aber der Absender auf sein Verlangen den Frachtbrief von Eisenbahnbediensteten ausfertigen, so haftet die Eisenbahn dafür nicht, vielmehr gelten dieselben als Beauftragte des Absenders (Allg. Zus.-Best. I z. § 53 S. 251 f. über die Frage der rechtlichen Zulässigkeit dieser Vertretung: Anm. 199 S. 250). Der Absender kann auch aus Fehldirigirungen, Verspätungen, Verwechslungen, unrichtigen Ablieferungen rc. keinen Ersatzanspruch herleiten, muß im Gegentheile noch der Bahn für allen ihr oder Anderen entstandenen Schaden haften, wenn diese Schäden durch unrichtige, ungenaue oder undeutliche Angaben im Frachtbriefe, mangelhafte Adresse entstanden sind. Soweit allerdings der Eisenbahn selbst die Ausfüllung des Frachtbriefes obliegt, trägt sie die Verantwortlichkeit für Unrichtigkeiten. Da die Angabe des Gewichtes und Inhaltes des Gutes für die Tarifirung bezw. Frachtberechnung wesentlich ist, so muß der Absender der Eisenbahn die Frachtdifferenz ersetzen bezw. nachzahlen, wenn er in Folge unrichtiger Angabe des Inhaltes oder Gewichtes zu wenig Fracht gezahlt hat. Ueberdies kann in derartigen unrichtigen Angaben, wenn sie absichtlich zur Täuschung der Bahn behufs Erlangung geringerer Fracht geschehen, auch der Thatbestand des Betruges bezw. Urkundenfälschung liegen. Wird die Eisenbahn in Folge solcher unrichtiger Angaben in Strafe genommen, z. B. dadurch selbst zu falschen zolldeklatorischen rc. Angaben, zur Uebertretung polizeilicher Vorschriften veranlaßt, so hat der Absender der Eisenbahn die bezüglichen Strafen zu ersetzen.

§ 53. Abs. 2.

[208]) Nach Abs. 2 Satz 1 ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen und das Ergebniß festzustellen. Jede am Transport betheiligte Eisenbahn hat das Recht, also nicht nur die Annahme- bezw. Versandbahn, sondern auch die Empfangs- bezw. Bestimmungsbahn und jede

in der Mitte liegende Bahn, und zwar jederzeit, während des ganzen Transports.

Satz 1 giebt aber der Eisenbahn nur das Recht, — nicht die Pflicht —, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Eine Pflicht konnte der Eisenbahn schon um deshalb nicht auferlegt werden, weil bei vielen Gütern nach der Art ihrer Verpackung ꝛc. und mit Rücksicht auf die Schleunigkeit des Eisenbahnverkehrs die Ausübung dieser Pflicht nicht durchführbar sein würde. Die Prüfung des Inhalts ist daher in das Ermessen der Eisenbahn gestellt und sie wird in der Regel nur bei vorliegendem Verdachte unrichtiger Inhaltsangaben vorgenommen werden. Hat aber eine derartige Prüfung nicht stattgefunden, so liegt allerdings — außer bei selbstverladenen Gütern — in der unbemängelten Annahme des Frachtbriefes ein Anerkenntniß der Angaben desselben, welches nur durch Gegenbeweis der Eisenbahn in späteren Streitfällen widerlegt werden kann. — Nach § 26 Abs. 1 u. 2 Allg. Abf.-Vorschr. soll die Eisenbahn thunlichst oft von der in Rede stehenden Befugniß Gebrauch machen, namentlich bei Verdacht der Unrichtigkeit oder Außerachtlassung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln. (Vgl. noch Abs. 3—5 daselbst). Auch die Empfangsabfertigungsstelle ist hierzu befugt. (Allg. Abf.-Vorschr. § 51 Abs. 3—5).

Satz 2 und 3 enthalten Vorschriften über das Prüfungsverfahren, d. h. über die Art und Form, in welcher, die Feststellung des Inhalts zu erfolgen hat. Darnach ist der Berechtigte, d. h. Derjenige, dem z. Z. der Prüfung die Rechte aus dem Frachtvertrage zustehen, event. auch sein Vertreter, Bevollmächtigter, einzuladen, bei der Prüfung zugegen zu sein. Dies ist obligatorisch, muß also — abgesehen von der im Folgenden berührten Ausnahme — in allen Fällen der Feststellung des Inhalts geschehen. Eine Feststellung ohne Beobachtung dieser Vorschrift braucht mithin der Berechtigte nicht anzuerkennen bezw. nicht gegen sich gelten zu lassen. Ueber die Form der Einladung ist nichts bestimmt; aber es liegt in der Natur der Sache, daß sie gehörig erfolgen muß, d. h. so, daß der Berechtigte rechtzeitig und bestimmt über Zeit und Ort der Prüfung in Kenntniß gesetzt ist. Ob die Benachrichtigung im Uebrigen schriftlich, telephonisch oder mündlich, direkt durch die prüfende Station oder durch Vermittelung der Versandstation ꝛc. zu geschehen hat, richtet sich nach den partikulären Vorschriften des Ortes des Vorganges und eventuell ist im Streitfalle vom Richter zu beurtheilen, ob die Einladung als eine gehörig erfolgte zu betrachten ist. Sie muß jedenfalls so zeitig geschehen, daß der Berechtigte in der Lage ist, selbst oder durch einen Bevollmächtigten der Feststellung beizuwohnen. Denn anderenfalls wäre die Einladung zwecklos. Für den Fall, daß der Berechtigte nicht erscheint, verordnet Satz 3 — gleichfalls obligatorisch — die Beiziehung zweier Zeugen (Allg. Abf.-Vorschr. § 26 u. § 51 Abs. 4).

Nur in einem Ausnahmefalle entbindet Satz 2 die Eisenbahn von der Einladung des Berechtigten bezw. der Beiziehung zweier Zeugen, nämlich „wenn die Prüfung auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat

im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet." Unter „polizeilichen Maßregeln" sind aber nicht etwa die allgemeinen polizeilichen Sicherheits- und Ordnungsvorschriften zu verstehen, welche das Publikum und die Eisenbahn stets und regelmäßig bei Eisenbahntransporten nach den bestehenden Gesetzen und Reglements zu beobachten haben, also z. B. die gegen die Versendung absolut ausgeschlossener Güter oder gegen die vorschriftswidrige Verpackung nur bedingt zugelassener Güter gerichteten Untersuchungen. Denn sonst würde wider die Absicht des Gesetzes die Eisenbahn jederzeit in der Lage sein, unter dem Vorgeben, auf Grund dieser allgemeinen bahn- und betriebspolizeilichen Vorschriften Prüfungen vorzunehmen, die Zuziehung des Berechtigten zu unterlassen und Feststellungen aus rein administrativen Rücksichten zu bewirken, damit aber den Anspruch des letzteren, zur Prüfung eingeladen zu werden, überhaupt illusorisch zu machen. Vielmehr sind im Gegensatz zu den allgemeinen bahnpolizeilichen 2c. Sicherheits- und Ordnungsvorschriften besondere polizeiliche Maßregeln gemeint, welche der Staat aus speziellen Anlässen (Seuche, Krieg 2c.) im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung ergreift und welche wegen der besonderen Wichtigkeit ihres Zwecks und der damit verbundenen Beschleunigung das immerhin leicht mit Verzögerungen verknüpfte Verfahren der Zuziehung des Berechtigten nicht gestatten.

§ 53. Abs. 3.

[204]) Abs. 3 Satz 1 gewährt der Eisenbahn ferner das Recht, jederzeit d. h. während des ganzen Transports die Ermittlung des Gewichts und der Stückzahl einer Sendung vorzunehmen, und zwar gleichviel, ob dieselbe in Stück- oder in Wagenladungsgütern besteht. — Dagegen wird in Betreff der Pflicht der Eisenbahn zu derartigen Ermittelungen zwischen Stück- und Wagenladungsgütern unterschieden:

Bei Stückgütern ist nach Satz 2 die Eisenbahn grundsätzlich und in allen Fällen verpflichtet, das Gewicht bei der Aufgabe festzustellen. Bei Stückgütern bedarf es also eines Antrages nicht. Ist das Gewicht bereits im Frachtbriefe angegeben, so ist dasselbe thunlichst in Gegenwart des Absenders festzustellen, event. zu berichtigen und die Berichtigung von Letzterem anzuerkennen. (Allg. Abf.-Vorschr., § 25 Abs. 1, und über Probeverwiegung: Abs. 2 u. 9.

Bei Wagenladungsgütern ist nach Satz 3 die Eisenbahn ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben nur dann verpflichtet, wenn 1. die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und 2. die vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen. Nur unter diesen beiden Voraussetzungen besteht die Pflicht der Eisenbahn zur Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts von Wagenladungsgütern, und muß sie alsdann die im Frachtbriefe bescheinigte Feststellung als Beweis gegen sich gelten lassen, gleichviel ob eisenbahnseitige oder Selbstverladung stattgefunden hat. Zu beachten ist hierbei aber, daß, wo nur die Stückzahl, nicht aber das Gewicht oder umgekehrt festgestellt ist, die Eisenbahn nur das wirklich festgestellte zu ver-

treten hat. „Einem ausdrücklichen Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung ist gleichzuachten, wenn bei Wagenladungsgütern der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat.“ (Allg. Zus.-Best. II z. § 53 Verk.-Ord.) „Wenn behufs Feststellung des Gewichts von Gütern in Wagenladungen die Feststellung des Eigengewichts des zur Beladung kommenden Wagens gefordert wird, so hat die Eisenbahn diesem Verlangen zu entsprechen, sofern dies ohne erheblichen Aufenthalt mit den auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen möglich ist.“ (Allg. Zus.-Best. III Abs. 3 a. a. O.)

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 25 Abs. 5—8, 11 u. 12 bestimmen: Bei den von den Absendern verladenen Wagenladungsgütern ist die Eisenbahnverwaltung ohne besonderen Antrag gemäß § 53 Abs. 3 der Verk.-Ord. nicht verpflichtet, die Richtigkeit der Angaben im Frachtbriefe hinsichtlich der Stückzahl und des Gewichts festzustellen. Ist die bahnseitige Feststellung des Gewichts oder der Stückzahl von dem Absender beantragt und diesem Antrage nach Maßgabe der vorbezeichneten Bestimmung der Verkehrs-Ordnung Folge gegeben, so ist der Frachtbrief mit dem Wägestempel sowie mit der Unterschrift des annehmenden Beamten oder entsprechender Bescheinigung der Stückzahl zu versehen. Bei der Verwiegung von Wagenladungen ist auch das Gewicht des Verpackungsmaterials (Stroh, Säcke) mit zu berücksichtigen. Geschieht die Verladung der tarifmäßig von den Absendern zu verladenden Güter durch die Eisenbahn auf Grund eines im Frachtbriefe gestellten Antrages der Absender oder ohne einen solchen Antrag auf Anordnung der Verwaltung, so hat die Feststellung des Gewichts oder der Stückzahl von Amtswegen zu erfolgen. Auch in diesem Falle muß die Feststellung des Gewichts auf dem Frachtbriefe durch den Wägestempel sowie mit der Unterschrift des annehmenden Beamten bescheinigt bezw. die stattgehabte Nachzählung auf demselben vermerkt werden. Findet die Feststellung des Gewichts auf Antrag des Absenders oder von Amtswegen statt, so ist die Probeverwiegung ausgeschlossen, vielmehr muß alsdann wirkliche Verwiegung vorgenommen werden. Ist die Versandstation mit einer Gleiswaage nicht ausgerüstet, so ist die beantragte Verwiegung auf der nächsten geeigneten, mit einer Gleiswaage versehenen Station zu veranlassen. Diese hat die bewirkte Gewichtsfeststellung auf dem Frachtbriefe durch den Wägestempel zu bescheinigen.

§ 53. Abs. 4. [205]) Abs. 4 Satz 1 stellt es dem Absender frei, bei der Ermittlung des Gewichts und der Stückzahl — und zwar der Stück- wie der Wagenladungsgüter — zugegen zu sein, d. h. der Absender selbst oder sein Vertreter ist dazu befugt. Eine Ermittlung also, bei welcher ihm das Zugegensein untersagt worden ist, braucht er nicht gegen sich gelten zu lassen. Verlangt der Absender, nachdem die Feststellung seitens der Eisenbahn bereits erfolgt ist, vor der Verladung der Güter eine nochmalige Ermittelung der Stückzahl oder des Gewichts in seiner Gegenwart, so ist nach Satz 2 die Eisenbahn berechtigt, auch dafür die tarifmäßige Gebühr zu erheben. An sich darf weder bei Stückgütern (welche stets gewogen werden), noch bei Wagenladungsgütern, falls die Bahn deren Verwiegung für erforderlich erachtet, Wägegeld erhoben werden — außer wenn der Aufgeber dies bei letzteren besonders beantragt

(s. Anm. 204). Wenn aber der Aufgeber von seiner Befugniß, bei der bahnseitigen Gewichtsfeststellung zugegen zu sein, keinen Gebrauch gemacht hat und — mit deren Resultat nicht einverstanden — eine anderweite Feststellung des Gewichts verlangt, so muß die Bahn zwar diesem Ansinnen nachgeben, aber, in Rücksicht auf die lediglich durch den Aufgeber hervorgerufene Bemühung, nur gegen Entrichtung eines tarifmäßigen Wägegeldes. (Rudbeschel, S. 80.) Der Antrag des Aufgebers ist erforderlich. Die Eisenbahn ist also nicht befugt, auch ohne solchen Antrag ausnahmslos alle Wagenladungen unter Berechnung der Wägegebühr nachzuwiegen.

[206]) Nach Abs. 5 wird die Feststellung des Gewichts von der Versandstation durch den Wägestempel bescheinigt. Diese Bestimmung ist obligatorisch. Aber es ist Sache des Absenders, darauf zu achten, daß die Stempelung erfolgt. Fehlt der Stempel, so muß die Feststellung des Gewichts vom Absender ꝛc. in anderer Weise dargethan werden. Allg. Zus.-Best. V zu § 53 Verk.-Ordn.: „Erfolgt die Feststellung des Gewichts von Wagenladungsgütern nicht auf der Versandstation, sondern auf einer anderen Station (unterwegs), so wird von letzterer die Gewichtsfeststellung durch den Wägestempel bescheinigt." Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 25 Abs. 4, 6, 7, 11 u. 12 (s. Anm. 204 S. 258). *§ 53. Abs. 5.*

[207]) Abs. 6 trifft Bestimmung über das Maaß der Belastung bei Selbstverladung von Gütern. Es dürfen, wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Absendern selbst zu verladen sind, die Wagen nur bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewicht oder, sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn zulässig und nebst dem Ladegewicht auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, bis zu dieser Tragfähigkeit beladen werden. *§ 53. Abs. 6.*

Nach der Allg. Zus.-Best. VI zu § 53 Verk.-Ord. darf die Beladung das an den Wagen vermerkte Ladegewicht keinesfalls um mehr als 5 Prozent übersteigen (s. § 53 Abs. 10 Anm. 211). Das Verbot setzt aber voraus, daß das Ladegewicht bezw. die Tragfähigkeit auf dem Wagen vermerkt ist. Wo dieser Vermerk etwa fehlen sollte, werden die Folgen dem Absender nicht zur Last gelegt werden können. Dagegen ist es seine Sache, da Wagenladungsgüter an sich von der Bahn nicht verwogen werden, sich über das Gewicht der zu verladenden Güter so zu informiren, daß er die Tragfähigkeit nicht überschreitet. Eventell muß er den Antrag auf bahnamtliche Verwiegung gegen Entrichtung des tarifarischen Wägegeldes stellen. Wo aber die Bahn die Verwiegung nicht bewirken kann, schützt ihn weder dieser Umstand, noch Irrthum ꝛc. gegen die im § 53 Abs. 7 der Verk.-Ord. bestimmten Folgen der Ueberladung.

Vgl. noch Allg. Zus.-Best. VII und VIII (S. 253) und Allg. Abf.-Vorschr. § 25 Abs. 9, 10.

[208]) Abs. 7 giebt der Eisenbahn das Recht zur Erhebung von Frachtzuschlägen für unrichtige Angaben des Inhalts der Sendungen und für Ueberlastung selbstverladener Wagen. Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Ab- *§ 53. Abs. 7.*

sender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze des entstandenen Schadens sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Betrag Abs. 8 (Anm. 209) des Näheren bestimmt. Der Frachtzuschlag (bezw. die Konventionalstrafe) ist privatrechtlicher Natur und vom Absender oder nach Wahl der Eisenbahn von dem in den Vertrag eingetretenen Empfänger zu zahlen.

Der Zuschlag erfolgt nur in zwei Fällen: bei unrichtiger Angabe des Inhalts oder bei Ueberlastung eines zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern der Absender die Verwiegung nicht verlangt hat. Für andere Fälle, z. B. unrichtige Angabe des Gewichts, der Stückzahl, des Maaßes ꝛc. kann der Zuschlag nicht erhoben werden; ebensowenig bei Ueberlastung von Wagen, welche der Absender nicht selbst verladen hat (d. i. von bahnseitig verladenen Wagen), sowie von Wagen, die der Absender zwar selbst verladen, deren Verwiegung er aber verlangt hat. Denn es liegt in der Billigkeit, daß der an sich für Wagenüberlastungen in Anbetracht ihrer Betriebsgefährlichkeit durch Abs. 7 grundsätzlich festgestellte Frachtzuschlag dann in Wegfall zu bringen ist, wenn der Absender den überlasteten Wagen nicht selbst verladen hat, sondern bahnseitige Verladung erfolgt ist, mithin nicht der Absender, sondern die Bahn an der Ueberlastung die Schuld trägt. Und diesem Falle ist sodann der Fall gleichgestellt, in welchem der Absender zwar den überlasteten Wagen selbst verladen, aber Verwiegung desselben verlangt hat. (Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 25 Abs. 9.)

Neben dem Frachtzuschlag dürfen noch geltend gemacht werden: 1) Die etwaige Frachtdifferenz. 2) Der entstandene Schaden. 3) Die polizeilichen oder strafgesetzlichen Strafen. Der Frachtzuschlag ist an alle betheiligten Bahnen zu zahlen, und zwar — mangels eines etwa vereinbarten Vertheilungsmodus — nach Maßgabe der Frachtantheile.

Abs. 7 läßt die Frage offen, wer den Frachtzuschlag zu zahlen hat, der Absender oder Empfänger. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß die Frachtzuschläge ebenso wie die Frachtbeträge, Nebengebühren und baaren Auslagen der Eisenbahnen zu den durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen derselben gehören und daher die Zahlung bis zum Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag (§§ 66, 67) dem Absender, von da ab dem Empfänger obliegt. Die Annahme, daß ausschließlich der Absender (auch nach dem Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag) zahlungspflichtig sei, weil es sich um eine strafbare Handlung des Absenders handle, ist ungerechtfertigt, da es auf den dolus des Deklarirenden nicht ankommt, für die Verwirkung der Geldbuße vielmehr lediglich die Thatsache der unrichtigen Inhaltsangabe oder Ueberlastung, gleichviel aus welchen Gründen, entscheidend ist und genügt. Es kommt lediglich auf die objektive Unrichtigkeit oder Ungenauigkeit an, es bedarf nicht eines strafbaren Verschuldens des Aufgebers, vielmehr genügt Irrthum oder Unterlassung. Daher hat auch der Geschäftsherr den Zuschlag bei unrichtiger oder ungenauer Deklaration seiner

Gehülfen und Vertreter zu zahlen und kann sich nicht mit der Einrede schützen, daß dieselbe ohne sein Wissen und Willen erfolgt sei.

Der Frachtzuschlag ist verwirkt, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen, d. h. das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist (Verk.-Ord. § 54 Abs. 1). Daß eine Beförderung thatsächlich stattgefunden hat, ist nicht erforderlich; es genügt die vertragsmäßige Aufgabe des Guts mit unrichtiger Inhaltsangabe bezw. des selbstverladenen überlasteten Wagens, ohne daß Verwiegung verlangt worden ist. Der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe und der Frachtzuschlag für Ueberlastung bestehen unabhängig von einander; sie bilden zwei selbstständige Konventionalstrafen, welche unter verschiedenen Voraussetzungen und auf Grund verschiedener Handlungen verwirkt sind, derartig, daß ohne Zweifel bei ein und derselben Sendung beide Strafen nebeneinander erhoben werden können, wenn die Voraussetzungen für beide — unrichtige Deklaration und Ueberlastung — vorliegen; die eine Strafe schließt die andere nicht aus.

Vgl. hierzu die Ausführungsbestimmungen des Verkehrsverbandes zur Anlage B der Verkehrs-Ordnung. (Allg. Abf.-Vorschr. § 26 Abs. 3—5. § 51 Abs. 5.)

209) Abs. 8 normirt die Höhe der in den Kontraventionsfällen des Abs. 7 zu erhebenden Frachtzuschläge, und zwar wird bei der Festsetzung der Höhe desselben unterschieden: Wenn die der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen (§ 50 A. Nr. 4 Verk.-Ord. Anm. 171 S. 220), sowie die in der Anlage B der Verk.-Ord. aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in der Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, so beträgt der Frachtzuschlag 12 Mark für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstückes, soweit der Inhalt derselben ein reglementswidriger ist. Den übrigen Theil des Versandstückes mit in Berechnung zu ziehen, kann um so weniger im Sinn der vorliegenden Bestimmung liegen, als es sich hier nicht um dolus, sondern lediglich um die thatsächlich unrichtige Angabe aus Irrthum, Zufall 2c. handelt, und es der Billigkeit wohl nicht entsprechen würde, in solchen Fällen das Gesammtgewicht des ganzen Kollo zur Bestrafung heranzuziehen. (Daher ist die Allg. Zus.-Best. IX zum § 53 Verk.-Ord., welche diese Einrechnung vorschreibt, unstatthaft.) Befindet sich z. B. in einem Kollo von 300 Kilogramm Gewicht nur ein Kilogramm irrthümlich unrichtig deklarirter Waare, so würde es ohne Zweifel das billige Maaß überschreiten, wenn der Frachtzuschlag von 300 Kilogramm (d. h. 3600 Mark) erhoben werden würde. § 53. Abs. 8.

210) Nach Abs. 9 ist in allen anderen — d. h. im Abs. 8 nicht bezeichneten — Fällen für unrichtige Angaben des Inhalts einer Sendung ein Frachtzuschlag zu zahlen, dessen Höhe durch die Tarife festgesetzt wird. Die Festsetzung der Höhe ist hiernach den Tarifen überlassen. Fehlt also diese Festsetzung in den Tarifen, so darf ein Frachtzuschlag überhaupt nicht erhoben werden. Für unrichtige Gewichtsangaben allein ist kein Frachtzuschlag zu entrichten. § 53. Abs. 9.

Die Allg. Zus.-Best. X normiren den Frachtzuschlag bei unrichtiger Angabe des Inhalts, wenn eine Frachthinterziehung dadurch nicht verursacht worden ist, auf 1 Mark für den Frachtbrief, im anderen Falle auf das Doppelte der vorenthaltenen Fracht. Mangels einer Einschränkung ist dieser Zuschlag auch dann zu erheben, wenn die Sendung nicht bis zum Bestimmungsorte gegangen, unterwegs angehalten, konfiszirt, ganz oder theilweise vernichtet oder zurückbeordert rc. worden ist. Auch hier genügt lediglich die Thatsache der unrichtigen Angabe, gleichviel ob dieselbe mit oder ohne Schuld des Absenders erfolgt und ob ein Schaden daraus erwachsen ist oder nicht.

Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 26 Abs. 1—5, § 36 Abs. 11, § 51 Abs. 3—5.

§ 53. Abs. 10. 211) Abs. 10 setzt für den Fall, daß die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens sein Ladegewicht um mehr als 5 Prozent übersteigt, den Gesammtfrachtzuschlag auf das Zehnfache des Frachtunterschiedes fest. Daraus folgt, daß bei Ueberlastungen, welche das Ladegewicht nicht um 5 Prozent übersteigen bezw. nur gerade 5 Prozent erreichen, nur die einfache Frachtdifferenz zu zahlen ist. Beträgt die Ueberlastung mehr als 5 Prozent, so wird der Frachtunterschied von dem ganzen, das Ladegewicht übersteigenden Gewicht — also nicht unter Abzug von 5 Prozent — und zwar für die ganze Transportstrecke berechnet. Die Allg. Zus.-Best. XI zum § 53 Verk.-Ord. bestimmt: „Dieser Gesammtfrachtzuschlag wird, sobald die Sendung durch die Eisenbahn zur Beförderung übernommen ist, für die ganze Beförderungsstrecke von der Versand- bis zur Bestimmungsstation erhoben, ohne Rücksicht darauf, ob die Ueberlastung auf der Versandstation, auf einer Unterwegsstation oder auf der Bestimmungsstation festgestellt worden ist."

Auch hier kommt es lediglich auf die Thatsache der Ueberlastung an, gleichviel ob sie mit oder ohne Schuld des Absenders erfolgt oder ein Schaden entstanden ist (Anm. 208 S. 260). Das Wort „Gesammtfrachtzuschlag" soll nur darauf hinweisen, daß das Zehnfache des Frachtunterschiedes die Maximalstrafe für die Ueberlastung ist. Dagegen kann, wenn zugleich auch eine unrichtige Inhaltsangabe vorliegt, daneben auch noch der Zuschlag aus Abs. 9 (Anm. 210) erhoben werden. Beide Zuschläge sind unabhängig von einander und können daher bei ein und derselben Sendung erhoben werden.

Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 21 Abs. 6 (Ueberlastung durch Vieh), § 22 Abs. 3 (durch Fahrzeuge), § 36 Abs. 11, § 42 Abs. 1, § 44 Abs. 10 (durch Güter im Allgemeinen.)

§ 54.

Abschluß des Frachtvertrages.[212])

(1) Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist.[213]) Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufgedrückt.[214])

(2) Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.[215])

(3) Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.[216])

(4) Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwägung oder Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist.[217])

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Verlangen des Absenders den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden, als solches zu bezeichnenden Duplikate des Frachtbriefes zu bescheinigen. Der Antrag auf Ertheilung des Duplikats ist vom Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken. Die Eisenbahn hat durch Aufdrückung eines Stempels zu bestätigen, daß dem Antrage entsprochen ist.[218])

(6) Das Duplikat hat nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins).[219])

(7) Bei solchen Gütern, welche nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, kann an Stelle des Duplikats ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein ausgestellt werden, welcher dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat.[220])

Die Gebühr für die Ausstellung von Aufnahmescheinen ist in dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.

(8) Auf Wunsch des Absenders kann der Empfang des Gutes auch in anderer Form, insbesondere mittelst Eintrags in ein Quittungsbuch u. s. w. bescheinigt werden. Eine derartige Bescheinigung hat nicht die Bedeutung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins.[221])

[212]) Der Frachtvertrag begründet die Transportverpflichtung. Nach dem H.-G.-B. (Art. 390) ist der Frachtvertrag ein Vertrag, durch welchen die Ausführung des Transports von Gütern übernommen wird. Der Frachtführer verpflichtet sich dem Absender gegenüber zur Beförderung des Guts an eine dritte Person, den Empfänger, gegen Entgelt, die Fracht. Der Frachtvertrag ist ein entgeltlicher (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 135. § 51.

Schott S. 296) Konsensualvertrag, der durch die Willensübereinstimmung der Kontrahenten über die Leistung (Transport) und Gegenleistung (Fracht) zu Stande kommt. Die Essentialien sind hiernach das Anbieten und die Uebernahme der Transportausführung und die Vereinbarung einer Vergütung für dieselbe (Endemann S. 719). Der Frachtvertrag wird zwischen dem Frachtführer und Absender mit der Abrede geschlossen, daß das Gut am Bestimmungsorte an den Empfänger abgeliefert werden soll. Subjecte (Personen) des Frachtvertrages sind daher der Frachtführer (Eisenbahn), der Absender und der in den Vertrag eingetretene Empfänger (Destinatär, Adressat). Der Frachtvertrag als Handelsvertrag ist vom Gesetze an eine bestimmte Form nicht gebunden; er ist an sich formlos und daher giltig abgeschlossen, sobald über die Essentialien Willenseinigung besteht. (H.-G.-B. Art. 327.) (Endemann, H.-R. S. 719. Goldschmidt, Handbuch I 2, S. 734, 738. Puchelt II S. 378. Schott S. 299. v. Hahn II S. 580.) Dem widerspricht auch die Bestimmung des H.-G.-B. Art. 391 nicht, daß der Frachtbrief als Beweis über den Frachtvertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender dient und der erstere die Ausstellung eines Frachtbriefs verlangen kann. Denn dadurch, daß gesetzlich dem Frachtbriefe die Eigenschaft eines Beweismittels über den Frachtvertrag beigelegt ist, wird die Giltigkeit desselben keineswegs von der Form der Ausstellung eines Frachtbriefes abhängig gemacht. Und die nur fakultative Bestimmung, daß der Frachtführer die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen kann, zeigt, daß die Giltigkeit des Frachtvertrages dadurch nicht bedingt ist.

§ 54. Abs. 1. Satz 1.

[213]) Für den Eisenbahnfrachtvertrag ist reglementarisch eine bestimmte Form eingeführt (s. Anm. 212). § 54 Abs. 1 Satz 1 Verk.-Ord. bestimmt, daß der Frachtvertrag abgeschlossen ist, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Aber auch hier ist die Giltigkeit an diese Form nicht geknüpft (s. Anm. 212). Eine ausdrückliche Verabredung, daß dies der Fall sein solle, ist darin nicht enthalten; vielmehr enthält § 54 ohne jedes Präjudiz nur schlechthin die Norm, daß der Frachtvertrag durch Annahme des Guts mit dem Frachtbriefe von der Versandstation abgeschlossen sein solle. Nach der Rechtsnatur der Verkehrsordnung ist diese Norm aber keineswegs eine derartig absolute*), daß der Abschluß des Vertrages nicht auch giltig in anderer Form erfolgen könnte. Daß sich dadurch die Eisenbahn der Verletzung einer Verwaltungsvorschrift schuldig macht, kommt für die civilrechtliche Giltigkeit des Frachtvertrages nicht

---

*) Anders nach internationalem Eisenbahnrecht. Denn der im Art. 8 Abs. 1 des internationalen Uebereinkommens ausgesprochene Satz, daß der Frachtvertrag durch die Annahme des Guts mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung abgeschlossen ist, involvirt — da das internationale Uebereinkommen Gesetz ist — eine absolute Formvorschrift. In anderer Weise als durch diesen Akt kann also der internationale Frachtvertrag nicht abgeschlossen werden, bezw. durch eine andere Form kommt derselbe nicht zu Stande. (Eger, Komm. z. internat. Uebereink., Anm. 57 S. 147. Rosenthal S. 52. Gerstner S. 149. Schwab, Intern. Uebereink. S. 115.)

in Betracht. Nur der Beweis, welchen ein in den Formen des § 54 abgeschlossener Frachtvertrag für den Konsens der Parteien bietet, fällt bei Nichtbeachtung dieser Formen fort und muß auf andere Art erbracht werden. (Puchelt II S. 451. R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 7 S. 93. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 251.)

Die von der Verk.-Ord. vorgeschriebene Form des Vertragsabschlusses besteht in der Hingabe des Guts mit dem Frachtbriefe zur Beförderung vom Absender an die Versandstation und die entsprechende Annahme seitens der letzteren. Denn die Annahme setzt nothwendig die Hingabe voraus, durch Hingabe und Annahme wird der Vertrag abgeschlossen. Daß in beiden Handlungen der Konsens der Parteien liegt, gilt als verabredet. Die bloße Annahme des Guts ohne den in der Verk.-Ord. (§ 51, 52 und Anlage C und D zur Verk.-Ordn., s. Anm. 194 S. 246) vorgeschriebenen Frachtbrief genügt ebensowenig, wie die bloße Annahme des Frachtbriefs ohne Gut. Die Annahme muß von der Versandstation erfolgt sein, d. h. den hierzu legitimirten Organen derselben, und zur Beförderung. Eine Annahme, die nicht zu diesem Zwecke, sondern zur vorläufigen Verwahrung erfolgt (Verk.-Ord. § 55 Abs. 2 s. Anm. 223 S. 275), hat nicht den Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages zur Folge, sondern eines diesem vorangehenden Verwahrungsvertrages.

§ 54. Abs. 1. Satz 2.

[214]) Daran knüpft Satz 2 dieses Absatzes die den Beweis für den Vertragsabschluß erleichternde Vorschrift, daß als Zeichen der Annahme dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufgedrückt wird. (Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 30 Abs. 1 u. die Zus.-Best. f. d. Preuß. Staatsb. Ziff. I—III.) Die Aufdrückung kann vom Absender verlangt werden; die Abfertigungsstelle ist hierzu verpflichtet. Die Aufdrückung bildet ein Zeichen der Annahme, sie ist ein Beweis für dieselbe. Aber sie ist immerhin nur ein einzelnes beweisendes Zeichen, der Beweis für die Annahme kann auch] in anderer Weise geführt werden. Das Fehlen des Datumstempels hat daher nicht zur Folge, daß der Vertrag als nicht geschlossen gilt, sondern nur, daß die Annahme in anderer Weise dargethan werden muß. Die Aufdrückung des Stempels ist also für den Abschluß des Frachtvertrags nicht wesentlich. Auch beim Fehlen des Stempels ist der Abschluß an sich perfekt. Die Abstempelung ist aber ein formales Zeichen der Annahme, welches einen weiteren Beweis derselben erübrigt.

§ 54. Abs. 2.

[215]) Abs. 2 bestimmt in Betreff des Zeitpunktes der Abstempelung, daß dieselbe ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Guts und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart erfolgen soll. Der Auflieferung hat die Abstempelung unverzüglich zu folgen. Dies ist obligatorisch. Die Abfertigungsstelle ist aber zur Abstempelung erst nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe bezeichneten Gutes verpflichtet, mithin nicht nach nur theilweiser, aber alsdann ohne Verzug, d. h. sofort und unmittelbar nach der Auflieferung. (Allg. Abf.-Vorschr. § 30 Abs. 1.) Es darf die Auflieferung von Gütern, welche der Absender zur nämlichen Zeit etwa auf andere Frachtbriefe aufgiebt, nicht abgewartet werden. Mit der Auflieferung des in

demselben Frachtbriefe verzeichneten Guts hat vielmehr die Abstempelung zu erfolgen. Aus den Worten „in demselben Frachtbriefe" ergiebt sich, daß jeder Frachtbrief einen selbstständig für sich bestehenden Frachtvertrag darstellt, was sowohl für den Beginn der Haftpflicht und Lieferfrist, wie auch für die Berechnung der Fracht bei der Aufgabe von Frachtgütern seitens desselben Absenders auf mehrere Frachtbriefe von Wichtigkeit ist. In letzterer Beziehung ist anzunehmen, daß so viele Frachtkontrakte abgeschlossen sind, als Frachtbriefe ausgestellt sind.

Der Absender (oder sein Bevollmächtigter) kann verlangen, daß die Abstempelung in seiner Gegenwart geschieht, aber er braucht es nicht und kann hierzu nicht angehalten werden. Unterläßt aber die Abfertigungsstelle trotz des Verlangens des Absenders die Zuziehung oder verzögert oder versäumt sie die Abstempelung, so hat sie ihm für den daraus entstehenden Schaden aufzukommen. Ueber die Form, in welcher der Absender das Verlangen zu stellen hat, ist nichts bestimmt. Es ist daher jeder in gehöriger Weise bei der Versanderpedition, sei es mündlich, schriftlich, telegraphisch, vom Absender angebrachte Antrag zulässig.

§ 54. Abs. 3. [216]) Das H.-G.-B. (Art. 391) bestimmt, daß der Frachtbrief als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender dient. Zwar hängt weder die Giltigkeit des Vertrages von der Ausstellung des Frachtbriefes ab, noch bildet letzterer das alleinige Beweismittel für den Vertragsinhalt. (Anm. 213 S. 264.) Wenngleich aber der Frachtbrief weder ausschließliches, noch allein zulässiges Beweismittel für den Frachtvertrag ist, so macht er doch — in Ermangelung anderer Beweismittel — an sich Beweis über den Inhalt des Frachtvertrages für und gegen die Betheiligten. (Ueber den Zweck und die Rechtsnatur des Frachtbriefs als Beweismittel Goldschmidt S. 649, 734, 741, 742. v. Hahn II S. 580. Schott S. 299. Thöl III S. 16. Endemann, H.-R., S. 719.) Diese Beweiskraft kann aber freilich sowohl durch ausdrückliche, dieselbe beschränkende Klauseln im Frachtbriefe, wie auch durch Gegenbeweis gegen den positiven Inhalt des Frachtbriefs beschränkt oder beseitigt werden. (Goldschmidt I 2 S. 740. Anschütz und v. Völderndorff S. 428. R.-O.-H.-G. Bd. 7 S. 216, Bd. 8 S. 192, Bd. 9 S. 71, Bd. 21 S. 181, Bd. 23 S. 304 und Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 38, Bd. 2 S. 25 u. 436.)

Während aber noch dem H.-G.-B. (Art. 391) dem Frachtbriefe, gleichviel welcher Form, beweisende Kraft in Betreff des Frachtvertrages beigelegt ist, bestimmt Abs. 3 § 54 der Verk.-Ord., daß der mit Stempel versehene Frachtbrief als Beweis über den Frachtvertrag dient. Mit dieser Bestimmung ist jedoch nicht ausgesprochen, daß der nicht abgestempelte diese Eigenschaft entbehrt, sondern nur dem Unterschiede in der Beweiskraft Ausdruck gegeben, daß der gestempelte Frachtbrief als eine von beiden Theilen vollzogene Urkunde den vollständigen Beweis macht, welcher landesrechtlich einer von beiden Theilen gezeichneten Urkunde innewohnt, während der nicht gestempelte Frachtbrief zwar an sich gleichfalls den Abschluß des Frachtvertrages beweist, aber nur den Beweis macht, der landesrechtlich einer einseitig vollzogenen Urkunde beigelegt wird. Die Worte „der mit

Stempel versehene Frachtbrief" bedeuten also, daß die Abstempelung ein ausdrückliches, nur durch Gegenbeweis zu entkräftigendes Anerkenntniß der Eisenbahn über alle Frachtbriefangaben (mit Ausnahme der im § 54 Abs. 4 bezeichneten Angaben: Anm. 217) enthält. Wird der Transport auf Grund eines nicht gestempelten Frachtbriefes bewirkt, so kann zwar auch dieser einen Beweis gegen die Eisenbahn machen; aber es fehlt das ausdrückliche, in der Abstempelung liegende Anerkenntniß und der Absender muß daher im Streitfalle auf andere Weise die Richtigkeit der Frachtbriefangaben darthun.

§ 54. Abs. 4.

[217]) Abs. 4 enthält eine Ausnahme von der Regel des Abs. 3 über die Beweiskraft des Frachtbriefes. An sich dient der Frachtbrief über den ganzen Inhalt des Frachtvertrages (Anm. 216), also insbesondere auch über die Angaben des Gewichts und der Stückzahl der Güter zum Beweise. Nun haftet aber nach § 77 Nr. 3 Verk.-Ord. die Eisenbahn in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender von dem Absender beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, für denjenigen Schaden nicht, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelnder Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist, und es wird, wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falls aus der übernommenen Gefahr entstehen konnte, bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist. Hiervon ist im vorliegenden Absatz 4 in Bezug auf den Absender eine einzelne Nutzanwendung gezogen, d. h. es ist bestimmt, daß bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird, die Angabe des Gewichts und der Anzahl der Stücke in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn macht, weil eben für diesen Fall bis zum Beweise des Gegentheils zu vermuthen ist, daß jeder etwaige Gewichtsverlust — da er aus dem Selbst-Auf- oder Abladen entstehen konnte — daraus wirklich entstanden ist.

Voraussetzung des Fortfalls der Beweiskraft des Frachtbriefes in Bezug auf die Gewichts- und Stückzahl-Angabe ist hiernach, daß das Aufladen der Güter — nicht von der Eisenbahn — sondern vom Absender besorgt wird und zwar auf Grund entweder der Tarife oder besonderer Vereinbarung zwischen Absender und Eisenbahn. Die bloße thatsächliche Besorgung des Aufladens der Güter durch den Absender an Stelle der Eisenbahn hat also den Wegfall der Beweiskraft des Frachtbriefs in den fraglichen Beziehungen nicht zur Folge.

Unter dieser Voraussetzung machen die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis. Indeß kann die Eisenbahn dann einen bezüglichen Einwand hieraus nicht entgegenstellen, wenn unter Zuziehung ihrer Organe oder durch dieselben bei oder nach der Verladung eine Ermittelung der Stückzahl oder eine Verwiegung besonders stattgefunden hat und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist, d. h. die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefs von der Absendestation bescheinigt ist. Durch eine derartige besondere Ermittelung

und Beurkundung ist das sonst bei der Selbstverladung ausgeschlossene Anerkenntniß der Eisenbahn über Gewicht oder Zahl ausdrücklich geschaffen. Zu beachten ist aber, daß zum Ausschlusse jenes Einwandes der Bahn zwei Erfordernisse: die Verwiegung bezw. Zählung und die Beurkundung des Resultats auf dem Frachtbriefe gehören. Eines allein genügt nicht. Die Angabe des Gewichts und die Menge des Guts macht keinen Beweis gegen die Eisenbahn, wenn der Absender die Aufladung selbst besorgt hat. Dies gilt nicht bloß von dem Falle, wenn die Fracht nach dem Inhalte des Frachtbriefes selbst irrig berechnet ist, sondern auch, wenn diese Berechnung dem Inhalte des Frachtbriefes entspricht. Und zwar hat letzteres seinen Grund darin, daß die Notirung der Fracht überhaupt nicht zum Abschlusse des Eisenbahnfrachtvertrages gehört. (Reichsger. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 2 S. 25, 27.)

Die Bestimmung des Abs. 4 beschränkt sich auf das Aufladen durch den Absender. Auf das Selbstabladen durch den Empfänger findet diese Ausnahmebestimmung keine Anwendung. Vielmehr greift in letzterem Falle lediglich die Vorschrift des § 77 Nr. 3 Verk.-Ord. Platz.

§ 54. Abs. 5. [218]) Die Eisenbahn ist nicht nur gemäß Abs. 1 u. 2 verbunden, den Frachtbrief zum Zeichen der Annahme mit dem Tagesstempel der Abfertigungsstelle ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des Guts und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu versehen, sondern auch dem Absender über die richtige und vertragsmäßige Auflieferung des Guts eine Empfangsbescheinigung auszustellen. Abs. 5 Satz 1 verpflichtet die Eisenbahn, auf Verlangen des Absenders den Empfang des Frachtguts unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden, als solches zu bezeichnenden Duplikate des Frachtbriefs zu bescheinigen. Das Frachtbriefduplikat ist, wenn es auf Verlangen des Absenders ausgestellt ist, von rechtlicher Bedeutung nicht nur als Empfangsbescheinigung, sondern auch in Betreff des Verfügungsrechts des Absenders (§ 64 Abs. 2 l. c.), des Anweisungsrechts desselben bei Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Eisenbahntransports durch höhere Gewalt oder Zufall (s. § 65 Abs. 4), sowie der gerichtlichen Geltendmachung der aus dem Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte (s. § 73 Abs. 2). Die Ausstellung einer Empfangsbescheinigung auf dem Frachtbriefduplikat ist jedoch nicht obligatorisch für alle Fälle, sondern den Eisenbahnen nur dann zur Pflicht gemacht, wenn der Absender es verlangt (s. über die Form: Satz 2).

Zu bescheinigen ist „der Empfang des Guts", und dies setzt voraus, daß die Bescheinigung erst auszustellen ist und erst beansprucht werden kann nach erfolgter, d. h. vollständiger Uebergabe des Guts. Die Bescheinigung muß ferner erfolgen auf einem der Eisenbahn mit dem Frachtbriefe vorzulegenden als solches zu bezeichnenden Duplikate. Ohne gleichzeitige Vorlegung des Originals braucht also die Eisenbahn die Bescheinigung nicht auszustellen. Der Absender hat Original und Duplikat bereits ausgefüllt einzureichen. Der Bahn liegt nur ob, die Uebereinstimmung beider Schrift-

stücke zu prüfen und das Duplikat mit dieser Bezeichnung dem Absender, d. h. von der Expedition gestempelt oder unterschrieben, zurückzugeben. Ein solches vollzogenes Frachtbriefduplikat hat den Charakter und Beweiswerth einer Urkunde. Zu beachten ist aber, daß Abs. 5 nicht bloß die Ausstellung eines Duplikats, sondern die Bescheinigung des Empfangs des Guts auf einem Duplikate vorschreibt. Die bloße Ausstellung eines Duplikats, d. h. einer vollzogenen Abschrift des Originals ist daher noch keine legale Empfangsbescheinigung. Letztere muß vielmehr expressis verbis auf dem Duplikate des Frachtbriefs enthalten sein, d. h. das Duplikat muß somit mehr enthalten, als der Original-Frachtbrief, nämlich eine vollzogene Abschrift desselben und eine darauf befindliche Empfangsbescheinigung.

Die Bescheinigung soll erfolgen „unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung". Wird also — wie im Falle des § 55 Abs. 2 — das Gut nur vorläufig von der Eisenbahn in Verwahrung, aber noch nicht zur Beförderung angenommen, so kann eine Empfangsbescheinigung durch Duplikat gemäß Abs. 5 noch nicht ausgestellt werden, weil das Datum der Annahme zur Beförderung sich noch nicht angeben läßt. In solchen Fällen muß also die Empfangsbescheinigung vorläufig in anderer Form ausgestellt werden (s. § 55 Abs. 2, Anm. 223).

Satz 2 u. 3 des Abs. 5 schreiben vor, daß der Antrag auf Ertheilung des Duplikats vom Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken ist und die Eisenbahn durch Aufdrückung eines Stempels zu bestätigen hat, daß dem Antrage entsprochen ist.

Hierzu bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 30 Abs. 2, 3, 4, 6 u. 7: Wird gemäß § 54 Abs. 5 der Verk.-Ord. mit dem Frachtbriefe ein Duplikat desselben zum Zwecke der Bescheinigung des Empfanges des Frachtgutes vorgelegt, so hat der annehmende Beamte zunächst sich zu überzeugen, daß der Antrag auf Ertheilung des Duplikats auf dem Frachtbriefe selbst vermerkt (vgl. Zus.-Best. XIII zu § 51 der Verk.-Ord. S. 229) und außerdem das Duplikat als solches bezeichnet ist. Erst nach Erfüllung dieser Erfordernisse und nachdem die Uebereinstimmung des Duplikats mit dem Frachtbriefe festgestellt worden ist, hat auf diesem die Aufdrückung des Duplikatstempels (Duplikat ertheilt) zu erfolgen. Das Frachtbrief-Duplikat ist wie die Urschrift mit dem Tagesstempel der Abfertigungsstelle und zutreffendenfalls auch mit dem Wägestempel, der Unterschrift des annehmenden bezw. verwiegenden Beamten (vgl. § 25 Abs. 4, Anm. 206 S. 259), sowie mit der Bescheinigung über die festgestellte Stückzahl zu versehen und sodann dem Absender zurückzugeben. Wegen der Kartirung bei Ertheilung eines Frachtbrief-Duplikats vgl. § 39 Abs. 1 der Allg. Abf.-Vorschr. Die vorstehenden Bestimmungen finden sinngemäße Anwendung, wenn an Stelle des Duplikats ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein zugelassen ist. Die Ertheilung eines Frachtbrief-Duplikats ist unzulässig, wenn der Frachtbrief selbst nicht mehr vorliegt. Bei nachträglicher Zurückgabe eines unrichtigen Frachtbriefes an den Auflieferer und Ausstellung eines neuen Frachtbriefes ist der alte Frachtbrief und das etwa ausgestellte Fracht-

brief-Duplikat zu vernichten oder der Abfertigungsstempel mit Tinte zu durchstreichen.

§ 54. Abs. 6. [219]) Absatz 6 bestimmt zwar nicht positiv, welchen Rechtscharakter diese Duplikate besitzen, aber doch negativ insofern, als ihnen ausdrücklich die Bedeutung des Originalfrachtbriefes oder eines Konnossements (Ladescheins) abgesprochen wird. Das Duplikat hat also weder die Rechtswirkung eines Frachtbriefs noch eines Konnossements (Ladescheins). Daß das Duplikat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Original-Frachtbriefes hat, liegt in der Natur des letzteren als eines Begleitbriefes. Ein in den Händen des Absenders zurückbleibender, vom Gute getrennter Frachtbrief ist rechtlich nicht denkbar. Daher ist keine der Rechtswirkungen, welche das H.-G.-B. und die Verk.-Ord. an den Besitz und die Uebergabe des Originalfrachtbriefes knüpft (§ 64 Abs. 4, §§ 66, 67, 74), dem Duplikate beizulegen. Ebensowenig aber hat dasselbe die Wirkung eines Konnossements (Ladescheins), d. h. einer Urkunde, durch welche sich der Frachtführer zur Aushändigung des Gutes nur an den legitimirten Inhaber des Empfangsscheins oder des Frachtbriefduplikats gegen Rückgabe bezw. auch nach Maßgabe desselben verpflichtet (Art. 413 ff. H.-G.-B.). Eine derartige Verpflichtung mit ihren Rechtsfolgen ist in dem bloßen Duplikate nicht enthalten. Wird daher das Duplikat weiterbegeben (durch Indossament, Cession), so ist die Eisenbahn weder verpflichtet noch berechtigt, dem Inhaber des Duplikats das Gut auszuliefern, darf dasselbe vielmehr nur dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger übergeben. Aus diesem Grunde schreibt die Verk.-Ord. auch nicht die Rückgabe des Duplikats bei der Ablieferung des Gutes an den Adressaten vor (§ 62 Abs. 4, § 66).

Wenngleich aber das Duplikat weder die rechtliche Bedeutung des Original-Frachtbriefs noch eines Konnossements (Ladescheins) besitzt, so ist doch nach den Vorschriften der Verk.-Ord. das Duplikat nicht auf die Wirkung einer bloßen Quittung über den Empfang beschränkt bezw. als bloßes Beweis- und Legitimationspapier über die erfolgte Uebergabe des Guts an die Eisenbahn anzusehen. Das in der Verk.-Ord. angenommene System über den Umfang der Verfügungsrechte des Absenders und Empfängers in Betreff des Guts (§ 64, 65) legt dem Duplikate eine höhere rechtliche Bedeutung bei, indem es von dem Besitze des Duplikats einen wesentlichen Theil der Verfügungsrechte des Absenders über das Gut, sowie die gerichtliche Geltendmachung seiner Ansprüche aus dem Frachtvertrage abhängig macht, derartig, daß er über die Zurückgabe des Guts auf der Versandstation, das Anhalten desselben unterwegs oder die Ablieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation nur bei Vorzeigung des Duplikats und schriftlicher Erklärung auf demselben verfügen (§ 64 Abs. 1, 2, 6, 7), ferner bei Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Eisenbahntransports durch höhere Gewalt, Zufall oder Betriebsstörung in den nach § 65 Abs. 1—3 zu treffenden anderweitigen Dispositionen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort ohne den Besitz des Duplikats abändern (§ 65 Abs. 4) und endlich Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn nur mit Zustimmung des Empfängers, geltend machen darf, wenn er das Duplikat des

Frachtbriefs bezw. den Aufnahmeschein (s. Anm. 220) oder eine Bescheinigung der Versandstation, daß eine solche Urkunde nicht ausgestellt ist, nicht beizubringen vermag. (§ 73 Abs. 2.)

Das Frachtbriefduplikat hat übrigens, wenn es von einer Privateisenbahn ausgestellt ist, den Charakter und Beweiswerth einer Privaturkunde, wenn von einer Staatseisenbahn, den einer öffentlichen Urkunde. (Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. I S. 334, III S. 48, IV S. 352.)

Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 39 (Ausstellungsvermerke in den Frachtkarten) § 46 (nachträgliche Anweisungen) § 44 (Verfügungen über Ablenkung bei Verkehrsstörungen) § 37 (Vermerk über nachträgliche Frankirung) § 38 (Vermerke über nachträgliche Nachnahmebelastungen oder Verzicht).

[220]) Abs. 7 gestattet bei solchen Gütern, welche nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, an Stelle des Duplikats die Ausstellung eines als solchen zu bezeichnenden Aufnahmescheins, welcher dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat. Voraussetzung ist, daß der Frachtvertrag Güter betrifft, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden. Auf Güter in Wagenladungen, findet mithin Abs. 7 keine Anwendung. Ein Aufnahmeschein kann in diesem Falle an Stelle des Duplikats ausgestellt werden, aber muß es nicht. Die Eisenbahn ist dazu befugt, doch nicht verpflichtet, auch nicht auf Verlangen des Absenders. Dem Aufnahmescheine ist die gleiche rechtliche Bedeutung, wie dem Duplikate beigelegt. Es gilt also alles über die rechtliche Bedeutung des Duplikats in Anm. 219 Bemerkte auch für den Aufnahmeschein. Ueber Form und Inhalt des Aufnahmescheins ist weder in der Verk.-Ord. noch in den Allg. Abf.-Vorschr. nähere Bestimmung getroffen. Aber es liegt in der Natur und im Zwecke desselben, daß er eine vollständige Anerkennung des Empfangs der Sendung unter Bezeichnung des Inhalts und Gewichts, des Absenders, Empfängers und Datums enthalten muß. § 54. Abs. 7.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 30 Ziff. 4 bestimmen, daß, wenn an Stelle des Duplikats ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein zugelassen ist, die Bestimmungen im § 30 Abs. 2 u. 3 (s. S. 269) der Allg. Abf.-Vorschr. sinngemäße Anwendung finden.

Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 39 Abs. 1 (Ausstellungsvermerk in der Frachtkarte) § 46 Abs. 4 (Erklärung des Absenders über nachträgliche Anweisung) § 44 Abs. 6 (Verfügung über Ablenkung bei Verkehrsstörungen) § 37 Abs. 11 (Vermerk über nachträgliche Frankirung und Nachnahmebelastung) § 38 Abs. 19 (Vermerk des Verzichts auf die Einziehung der nachgenommenen Beträge).

Vgl. Allg. Zus.-Best. z. Abs. 7 (in Betreff der Gebühr für die Ausstellung eines Aufnahmescheins. (S. 263.)

[221]) Nach Abs. 8 kann zwar auf Wunsch des Absenders der Empfang des Guts auch in anderer Form, als durch Ausstellung eines Duplikats (Abs. 5 u. 6) oder Aufnahmescheins (Abs. 7), insbesondere mittelst Eintrags in ein Quittungsbuch ꝛc. bescheinigt werden. Eine derartige Bescheinigung hat aber nicht die Bedeutung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins. Sie hat vielmehr nur die Geltung einer Quittung, insbeson- § 54. Abs. 8.

dere also nicht die in Anm. 219 erörterte Bedeutung für die Geltendmachung des Verfügungsrechts (S. 270); demgemäß ist — wie die Allg. Abf.-Vorschr. § 30 Abs. 8 zutreffend bestimmen — bei nachträglichen Anweisungen des Absenders die Vorzeigung einer derartigen Bescheinigung nicht zu erfordern.

In der Anlage 12 der Allg. Abf.-Vorschr. ist für derartige Uebergabe-Bescheinigungen (Quittungen) folgendes Muster mitgetheilt:

Anlage 12.
(Zu § 30.)

Uebergabe-Bescheinigung.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Laufende Nr.	Der Frachtstücke							Ob frankirt oder nicht.	Betrag (in Buchstaben)		Quittung der Abfertigungsstelle (durch Abstempelung).
	Zeichen und Nummer.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht. kg	Bestimmungsstation.	Empfänger.		der Nachnahme. ℳ	der Interesse-Deklaration. ℳ	

Anmerkung.*)

1. Die durch Abstempelung eingetragenen Bescheinigungen der annehmenden Güter-Abfertigungsstelle haben der Eisenbahn gegenüber nicht die Bedeutung eines Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins (vgl. § 54 Absatz 8 der Verkehrs-Ordnung).
2. Die Ausfüllung der vorgedruckten Spalten 8—11 ist in das Belieben der Absender gestellt. Im Nichtverwendungsfalle einzelner Spalten ist der betreffende Raum vom Absender quer zu durchstreichen.
3. Jede Eintragung hat der vorhergehenden unmittelbar, d. h. ohne Freilassung einer Zeile, zu folgen.
4. Die Eintragungen haben durch den Absender zu erfolgen. Bei Eintragung durch die Abfertigungsstelle wird für jede Sendung die für Frachtbrief-Ausfertigung im Nebengebührentarif vorgesehene Gebühr erhoben.

*) Bei Verwendung in { Buchform vorzudrucken. / losen Blättern auf jedes derselben aufzudrucken.

§ 55.

Vorläufige Einlagerung des Gutes.

(1) Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann.[222])

(2) Die Eisenbahn ist jedoch verpflichtet, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, soweit die Räumlichkeiten es gestatten, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte in einstweilige Verwahrung zu nehmen, daß die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief (§ 54 Absatz 1) erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist. Der Absender hat im Frachtbriefe sein Einverständniß mit diesem Verfahren zu erklären. In diesem Falle haftet die Eisenbahn bis zum Abschluß des Frachtvertrages als Verwahrer.[223])

I. Leicht verderbliche Gegenstände sind von der vorübergehenden Einlagerung ausgeschlossen.

II. Das Einverständniss des Absenders ist im Frachtbriefe an der für „Sonstige zulässige Erklärungen" vorgesehenen Stelle auszusprechen.

(3) Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ist die Eisenbahn berechtigt, im Falle sie Wagenladungsgüter, deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, gleichwohl zum Transporte annimmt, mit dem Absender zu vereinbaren, daß für die Sendung die Lieferfrist von dem Tage an zu rechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt. Der Absender hat sein Einverständniß auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Frachtbriefduplikate zu wiederholen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe durch Aufdrückung eines besonderen Stempels ersichtlich zu machen und diesen Zeitpunkt dem Absender ohne Verzug mitzutheilen.[224])

[222]) Zu den bereits an früherer Stelle (Anm. 17 f. S. 43 f.) erörterten Voraussetzungen der gesetzlichen Transportpflicht der Eisenbahnen gehört nach Art. 422 Abs. 1 Ziff. 3 Hand.-Ges.-Buch, daß „die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen" — oder, wie die Verk.-Ord. § 6 Abs. 1 Ziff. 2 fast wörtlich damit übereinstimmend angiebt: „sofern die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist" § 55.

(s. Anm. 17 S. 43, Anm. 19 S. 44—46). Der Natur der Sache nach begreift der Transport nicht die vorangehende Aufbewahrung der Güter in sich, wenigstens nicht länger, als zur unmittelbaren Ueberführung auf die bereiten Transportmittel erforderlich ist. Daraus folgt, daß die Bahnen, welchen unter der vorerörterten Voraussetzung die Pflicht zur Eingehung von Frachtgeschäften obliegt, gesetzlich nicht verpflichtet sind, die Güter zu diesem Behufe eher anzunehmen, bis die Voraussetzung bezw. die Möglichkeit für die unmittelbare Ausführung des Transports der Güter vorliegt, d. h. wie Art. 422 Abs. 2 H.-G.-B. ausdrücklich ausspricht, „bis die Beförderung derselben geschehen kann." In der gesetzlichen Pflicht zur Eingehung eines Transportvertrages liegt nicht zugleich die Pflicht zum vorgängigen Abschlusse eines Aufbewahrungsvertrages. (Thöl, III, S. 152. Puchelt, II, S. 417, Endemann, R. d. E., S 534. Wehrmann, S. 82. Schott, S. 481. Staub, H.-G.-B., 2. Aufl. S. 1001. Reichsger. Bd. 2, S. 58).

§ 55. Abs. 1. Diesem Grundsatze giebt auch die Verk.-Ord. § 55 Abs. 1 in der Bestimmung Ausdruck: „Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann." Diese Bestimmung hat den Zweck, einer zu weitgehenden Auffassung des Begriffes der gesetzlichen Transportpflicht der Eisenbahnen vorzubeugen. Der Natur der Sache nach begreift der Transport nicht die vorangehende Aufbewahrung der Güter in sich, wenigstens nicht länger, als zur unmittelbaren Ueberführung auf die bereiten Transportmittel erforderlich ist. Daraus folgt, daß die Bahnen, welchen gemäß Art. 422 Abs. 1 H.-G.-B. § 6 Verk.-Ord. (s. Anm. 17 S. 43) die Pflicht zur Eingehung von Frachtgeschäften obliegt, nicht verpflichtet sind, die Güter zu diesem Behufe eher anzunehmen, bis die Voraussetzungen bezw. die Möglichkeit für die unmittelbare Ausführung des Transports der Güter vorliegen, d. h. „bis die Beförderung derselben sofort erfolgen kann." Sie darf dieselben bis dahin zurückweisen.

§ 55. Abs. 2. [223]) Wenngleich aber die Eisenbahn nach Abs. 1 nicht verpflichtet ist, die Güter zum Transport früher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben sofort erfolgen kann, so hat doch Abs. 2 der Eisenbahn zu Gunsten des Publikums reglementarisch in gewissem Umfange auch eine vorangehende Verwahrungspflicht auferlegt, indem bestimmt ist, daß die Eisenbahn verflichtet ist, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, soweit die Räumlichkeiten es gestatten, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte in einstweilige Verwahrung zu nehmen, daß die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief (§ 54 Abs. 1, 2 Anm. 213, 214 S. 264 f.), erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist. Der Absender hat im Frachtbriefe sein Einverständniß mit diesem Verfahren zu erklären. In diesem Falle haftet die Eisenbahn bis zum Abschluß des Frachtvertrages als Verwahrer.

Ueber das Verfahren, insbesondere die Einverständnißerklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe und die Empfangsbescheinigung der Eisenbahn: s. Allg. Zus.-Best. I u. II zu § 55 Verk.-Ord. (S. 273) und Abf.-Vorschr. § 30 Ziff. 9—11. Letztere bestimmen: „Sollen Güter gemäß § 55

der Verk.-Ord. zur vorläufigen Einlagerung entgegengenommen werden, so hat der Absender sein Einverständniß hiermit im Frachtbriefe an der für „Sonstige zulässige Erklärungen" vorgesehenen Stelle auszusprechen (vgl. Zusatzbestimmung II zu § 55 der Verk.-Ord. S 273). Die Abfertigungsstelle hat alsdann die Uebereinstimmung der Angaben des Frachtbriefes mit dem einzulagernden Gute zu prüfen und dem Absender eine Bescheinigung folgenden Wortlautes zu ertheilen:

> „Die Güter-Abfertigungsstelle bescheinigt hierdurch, daß Herr .... eine Sendung, welche im Frachtbriefe bezeichnet ist, wie folgt (Bezeichnung des Gutes nach Zeichen und Nummer, Anzahl, Art der Verpackung, Inhalt, Bruttogewicht und Adresse), heute auf dem Bahnhofe eingelagert und sich damit einverstanden erklärt hat, daß die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist.
>
> (Datum, Unterschrift, Stempel)."

Wird bei der Einlagerung bahnseitige Feststellung des Gewichts oder der Stückzahl verlangt, so ist diesem Verlangen gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühren thunlichst zu entsprechen. Diese Feststellungen sind jedoch für die etwa nachfolgende Frachtberechnung nicht maßgebend.

Die Verwahrungspflicht gemäß Abs. 2 ist keine unbedingte. Sie ist vielmehr nur insoweit vorhanden, als die Räumlichkeiten es gestatten, d. h. soweit die der Eisenbahn zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten nicht für den Betrieb in Anspruch genommen werden müssen. „Unter Räumlichkeiten" sind nicht nur gedeckte Räume (Magazine, Schuppen), sondern auch die freien Terrains (Lagerplätze) der Bahn zu verstehen, falls sie sich zur Lagerung des betreffenden Gutes eignen. Die Allg. Zus.-Best. I zum § 55 der Verk.-Ord. schließen leicht verderbliche Gegenstände von der vorübergehenden Einlagerung aus (S. 273).

Die Verpflichtung zur Verwahrung ist ferner nicht identisch mit der Verpflichtung zur Transportannahme, und ihre Eingehung zieht daher auch nicht die strenge Haftpflicht des Frachtführers ex recepto (H.-G.-B. Art. 395 Verk.-Ord. § 75), sondern nur die gewöhnlichen Wirkungen des Verwahrungsvertrages nach sich. Die Eisenbahn hat daher zwar die Güter „gegen Empfangsbescheinigung" zu übernehmen und dafür mit der Sorgfalt eines Depositars bis zum Abschluß des Frachtvertrages zu haften, nicht aber als Frachtführer. Denn es handelt sich hier um einen Vorvertrag, der erst später, wenn die Beförderung möglich geworden, durch einen zweiten, vom ersten ganz unabhängigen Vertrag, den Frachtvertrag, ersetzt wird, „um ein selbstständiges, dem Frachtvertrage vorhergehendes Aufbewahrungsgeschäft (Reichsger. 9. Juli 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 251, 253). Sobald der Zeitpunkt der Möglichkeit der Beförderung eintritt, findet daher ein neuer Vertragsabschluß statt, d. h. erst dann wird das Gut zum Transport angenommen, und demgemäß ist die Eisenbahn nur gehalten, das Gut unter dem Vorbehalt in Verwahrung zu nehmen, daß der Abschluß des Frachtvertrages, d. h. die Annahme zur Beförderung und die Auf-

drückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist. Zur Vermeidung jedes Zweifels hierüber hat der Absender im Frachtbriefe sein Einverständniß mit diesem Verfahren zu erklären. (Thöl S. 154. Schott S. 481.)

Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 32, betreffend die Lagerung der zur Beförderung übernommenen Güter.

§ 55. Abs. 3. [224]) Abs. 3 ist neu in die Verk.-Ord. aufgenommen. Die bezügliche Bestimmung ist nach den Erläuterungen des R.-E.-B.-A. im Hinblick auf gewisse Handelsübungen hinzugefügt, um den Aufgebern die Möglichkeit zu gewähren, ihre Sendungen auf Grund der Frachtbrief-Duplikate und Aufnahmescheine bald nach der Auflieferung beleihen zu lassen oder von den Empfängern Zahlung zu erhalten, wozu ein bloßer Hinterlegungsschein nicht für genügend erachtet wird. Sollte aber die Eisenbahn in die Lage versetzt werden, Wagenladungsgüter, deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, nicht zur vorläufigen Verwahrung gegen bloßen Hinterlegungsschein, sondern zum Transport gegen Frachtbrief-Duplikate oder Aufnahmeschein anzunehmen, so mußte ihr nothwendig das Recht verliehen werden, sich gegen die Konsequenzen, namentlich in Betreff der Berechnung der Lieferfrist, zu schützen, welche die Verk.-Ord. § 63 Abs. 4 mit der Annahme zum Transport verbindet. Denn darnach beginnt die Lieferfrist mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief (§ 54 Abs. 1) folgenden Mitternacht. Demgemäß gewährt Abs. 3 der Eisenbahn in Ausnahme von der Regel des § 63 Abs. 4 (s. Anm. 290) das Recht, im Falle sie Wagenladungsgüter, deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, gleichwohl zum Transporte annimmt, mit dem Absender zu vereinbaren, daß für die Sendung die Lieferfrist von dem Tage an zu rechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt.

Das Recht der Eisenbahn aus Abs. 3, derartige Vereinbarungen zu treffen, ist aber von der generellen oder speziellen Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängig. Auch darf sich die Vereinbarung nur auf die Lieferfrist, nicht auf die Haftpflicht beziehen. Letzteres würde gemäß Art. 423 H.-G.-B. unzulässig sein. Für derartige Güter hat also die Eisenbahn, da sie dieselben zum Transport, nicht zur Verwahrung annimmt, die Haftpflicht als Frachtführer gemäß § 75 Verk.-Ord., nicht als bloßer Verwahrer zu tragen.

In formeller Hinsicht bestimmen Satz 2 und 3, daß der Absender sein Einverständniß auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Frachtbrief-Duplikate zu wiederholen hat. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe durch Aufdrückung eines besonderen Stempels ersichtlich zu machen und diesen Zeitpunkt dem Absender ohne Verzug mitzutheilen. Das Erforderniß eines besonderen Stempels setzt voraus, daß alsbald bei der Annahme zum Transport die im § 54 Abs. 1 vorgeschriebene Aufdrückung des Tagesstempels und sodann bei der Absendung die Aufdrückung eines besonderen, mit dem Absendungsdatum versehenen Stempels erfolgt.

§ 56.

Auflieferung und Beförderung des Gutes.[225])

(1) Das Gut muß in den von der Eisenbahn festzusetzenden Dienststunden aufgeliefert und, falls die Verladung tarifmäßig dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden.[226]) Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der mit demselben Frachtbriefe aufgegebenen Sendung ist, sofern die Auflieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird, die Eisenbahn berechtigt, ein im Tarif festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn Güter mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbriefe aufgeliefert sind und die Berichtigung nicht binnen 24 Stunden nach der Beanstandung erfolgt.[227]) Wegen der Anfuhr der Güter durch Rollfuhr-Unternehmer der Eisenbahn s. § 68.

I. Für die Erhebung des Lagergeldes gelten die Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C).

(2) Die Beförderung erfolgt, je nach der Bestimmung im Frachtbriefe, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht.[228])

(3) An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Empfänger nicht verabfolgt.[229]) Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein- und für allemal bestimmten, durch Aushang an den Abfertigungsstellen, sowie in einem Lokalblatte bekannt zu machenden Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.[230])

II. An Sonn- und Festtagen wird nur zoll- und steuerfreies Eilgut angenommen und ausgeliefert.

(4) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.[231]) Jede Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmung begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.[232])

(5) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Einrichtungen zu treffen, durch welche die Reihenfolge der Güterabfertigung festgestellt werden kann.[233])

(6) Die Bereitstellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Auflieferung und Verladung in der von der

Eisenbahn zu bestimmenden Frist vollendet werden.[234]) Diese Frist ist durch Anschlag an den Abfertigungsstellen sowie in einem Lokalblatte bekannt zu machen.[235])

III. Die Bestellung von Wagen zur Verladung von Gütern ist in der Regel schriftlich an die Station, auf welcher verladen werden soll, wenn daselbst jedoch eine besondere Güter-Abfertigungsstelle besteht, an letztere zu richten, es sei denn, dass für einzelne Massenartikel, als Kohlen, Erze u. dergl., die Annahme und Ausführung der Wagenbestellung anderen Dienststellen übertragen sein sollte. Die schriftliche Bestellung hat die Anzahl der erforderlichen Wagen, gedeckt gebaute oder offene, die Bezeichnung der zu verladenden Güter, die Bestimmungsstation, den Tag des Gebrauchs, das Datum und die Unterschrift des Bestellers zu enthalten.

(7) Erfolgt die Auflieferung und Verladung nicht innerhalb dieser Frist, so hat der Absender nach deren Ablauf das im Tarife festzusetzende Wagenstandgeld zu bezahlen.[236]) Bei Bestellung des Wagens ist auf Verlangen der Eisenbahn eine den Betrag einer Tagesversäumniß deckende Kaution zu erlegen.[237]) Auch ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen auf Kosten des Bestellers zu entladen und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten auf Lager zu nehmen.[238]) Wenn die Eisenbahn fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt, so hat sie dem Besteller eine dem Wagenstandgeld entsprechende Entschädigung zu zahlen.[239])

IV. Als fest zugesagt gilt ein Wagen nur dann, wenn hierüber schriftliche Erklärung ertheilt worden ist.

V. Das Wagenstandgeld wird nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.

§ 56. [225]) § 56 der Verk.-Ord. trifft in Verbindung mit den §§ 57 und 58 Bestimmung über die Auflieferung des Guts seitens des Absenders zur Beförderung und über die Beförderung des Guts. Im Allgemeinen sind hierfür folgende Grundsätze maßgebend: Inhalt und Wesen des Frachtvertrages erfordern es, daß der Absender das Gut dem Frachtführer zum Transport einhändigt, aufliefert, bevor letzterer zur Erfüllung des Frachtvertrages schreiten kann. Die Auflieferung des Guts seitens des Absenders zur Beförderung ist also die unbedingt erforderliche Vorleistung. (Thöl III S. 23. Schott S. 395. Endemann, R. d. Eisenb. S. 547.) Die Pflicht zur Auflieferung des Guts liegt dem Absender nur ob, wenn ein Frachtvertrag abgeschlossen ist. Der Abschluß des Frachtvertrages ist mithin die Voraussetzung der Auflieferungspflicht des Absenders. Auflieferung ist derjenige Akt, durch

welchen der Absender sich seines Gewahrsams an dem Gute mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Frachtführers zum Zwecke der Beförderung entledigt. Geschieht dies nicht zur Beförderung, sondern, wenn diese nicht sofort erfolgen kann, zur einstweiligen Verwahrung, so liegt eine Auflieferung in diesem Sinne nicht vor (Verk.-Ord. § 55). Der Absender hat die Verpflichtung, das Gut in dem nach Gesetz bezw. Reglement im Frachtvertrage (Frachtbriefe) vereinbarten Zustande, nach Qualität und Quantität, aufzuliefern, ferner in vorschriftsmäßiger bezw. angemessener und ausbedungener Verpackung und Signirung, sowie mit dem vom Frachtführer verlangten Frachtbriefe und mit den erforderlichen Begleitpapieren. (Vgl. Verk.-Ord. §§ 58 u. 59 und Allg. Abf.-Vorschr. § 23.) Erst nachdem der Frachtführer vollständig in den Gewahrsam des ganzen, in dem Frachtvertrage bezeichneten Guts gesetzt worden ist, ist die Auflieferung begrifflich als vollzogen zu betrachten. Das allmähliche Heranliefern der einzelnen Theile des Guts (successive Auflieferung) ist daher noch nicht Auflieferung im Rechtssinne. Der Absender ist verpflichtet, das Gut dem Frachtführer selbst oder den hierzu bestellten und legitimirten Organen (Leuten) desselben aufzuliefern. Die Auflieferung muß ferner am rechten Orte erfolgen. In der Regel ist dies das Domizil und Betriebslokal des Frachtführers, also bei der Eisenbahn der Güterbahnhof, das Gütermagazin und die Güterabfertigungsstelle. Es kann aber auch durch Spezialreglements 2c. bedungen sein, daß die Eisenbahn das Gut aus der Behausung 2c. des Absenders abzuholen hat. (Thöl III S. 23. Schott S. 325.) Sodann liegt es dem Absender ob, das Gut dem Frachtführer zur rechten Zeit aufzuliefern, d. h. zur usancemäßigen bezw. durch Reglement oder Vertrag bestimmten Zeit. Liefert der Absender das Gut vorzeitig oder zur Unzeit auf, so kann der Frachtführer die Annahme ablehnen oder für das vorzeitig angenommene Gut Lagergeld berechnen. Liefert der Absender das Gut verspätet auf, so kann er die Beförderung mit dem bereits abgehenden Transporte oder besondere Nachbeförderung nicht verlangen, sondern muß den nächsten regelmäßigen Transport abwarten. Ueberdies hat er dem Frachtführer den Schaden zu ersetzen, der diesem durch die Vorbereitung des Transports, Bereitstellung der Transportmittel 2c. erwächst.

Die Verkehrsordnung enthält im Anschluß an diese allgemeinen Rechtsgrundsätze in den §§ 56, 57 und 58 eine Reihe ergänzender Bestimmungen, welche sich auf die Zeit der Auflieferung und der damit in Verbindung stehenden Verladung, auf die Art der Beförderung sowie auf die Verpackung und Bezeichnung des Guts beziehen.

[276]) Zunächst bestimmt § 56 Abs. 1 Satz 1 in Betreff der Zeit der Auflieferung bezw. Verladung, daß das Gut in den von der Eisenbahn festzusetzenden Dienststunden aufgeliefert und, falls die Verladung tarifmäßig dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden muß. (Ueber die thunlichst schleunige Verladung und Abfertigung s. Allg. Abf.-Vorschr. § 34 Abs. 3, 4.) Damit ist der bereits oben S. 278 generell erörterte Grundsatz ausgesprochen, daß der Empfänger vorleisten, d. h. die Güter durch die Auflieferung zum Transport offeriren müsse, bevor die Pflicht der Eisenbahn

§ 56. Abs. 1. Satz 1

zum Transport beginnt. Allerdings ist nicht außer Acht zu lassen, daß im Eisenbahnverkehre diese Vorleistung — im Gegensatze zum gewöhnlichen Frachtverkehre — außerhalb des Frachtvertrages liegt bezw. dem Abschlusse desselben vorangeht, da nach § 54 Abs. 1 der Verk.-Ord. der Frachtvertrag erst abgeschlossen ist, nachdem das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Es handelt sich also hier nicht um eine die Ausführung des Frachtvertrags betreffende Vorschrift, sondern um eine reglementarische Weisung für den Empfänger, zu welchen Tageszeiten er Güter aufzuliefern hat, wenn er den Abschluß eines Frachtvertrages mit der Bahn herbeiführen will.

Es ist in Rücksicht auf die allgemeine und öffentlich rechtliche Transportpflicht der Eisenbahnen (Art. 422 H.-G.-B., s. auch Abs. 4 § 56 Verk.-Ord.) die reglementarische Ordnungsvorschrift ertheilt, daß, wenn der Absender den Abschluß eines Vertrages nachsuchen will, er die Auflieferung der Güter in der verwaltungsseitig vorgeschriebenen Geschäftszeit, „in den festzusetzenden Dienststunden“, bewirken muß, mithin zu anderer Zeit die Annahme des Guts zum Transport von der Bahn nicht verlangen darf. Dies ist aus dem Worte „muß“ zu entnehmen. Epstein (S. 69, 70) bemerkt mit Recht, daß das Wort „festzusetzenden“ auf eine generelle Anordnung des Verwaltungsvorstandes (der Direktion ꝛc.) hinweist, welche nach einem möglichst gleichmäßigen Modus die Dienststunden zu bestimmen hat, damit dieselben nicht der beliebigen Festsetzung der einzelnen Stationsvorstände anheimgestellt sind. Indeß ist dies doch nicht ausdrücklich ausgesprochen. Die Dienststunden können also auch von anderen damit betrauten Dienststellen festgesetzt werden. Auch werden lokale und andere Verhältnisse häufig Verschiedenheiten in der Festsetzung der Dienststunden selbst bei den Stationen derselben Verwaltung bedingen. Die Publikation der festgesetzten Expeditionszeiten ist nicht vorgeschrieben (vgl. arg. e. contr. Abs. 3 § 56), wird aber, da jeder Interessent das Recht hat, von den festgesetzten Zeiten Kenntniß zu erhalten, auch ohne besondere Vorschrift, überall in geeigneter Weise erfolgen müssen, und jedenfalls dann, wenn eine Abänderung der einmal festgesetzten bezw. üblichen Expeditionszeiten angeordnet wird. (Vgl. Epstein S. 70; s. Allg. Abf.-Vorschr. Allgem. Bestimmungen Ziff. III.)

Die Vorschrift des Abs. 1 Satz 1 bezieht sich dem Wortlaute nach nur auf solches Gut, welcher „aufgeliefert bezw. von dem Absender verladen wird“. Aber auch für Güter, welche die Bahn durch die von ihr bestellten Rollführer anfahren läßt (vgl. § 68 Abs. 3), wird dasselbe gelten müssen, weil anderenfalls derartige Güter eine Begünstigung erfahren würden, welche sich mit Art. 422 H.-G.-B. und Abs. 4 § 56 Verk.-Ord. im Widerspruche befindet.

§ 56. Abs. 1. Satz 2, 3.

227) Abs. 1 Satz 2 und 3 treffen über diejenigen Fälle Bestimmung, in welchen die Eisenbahn wegen Verschuldens des Absenders bei der Auflieferung Lagergeld zu erheben berechtigt ist.

Nach Satz 2 ist bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der mit demselben Frachtbriefe aufgegebenen Sendung, sofern die Auflieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird, die Eisenbahn

berechtigt, ein im Tarif festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Ist die Verzögerung nicht durch den Absender, sondern auf andere Weise, durch Zufall rc. herbeigeführt, so darf ein Lagergeld nicht erhoben werden. Die Zeit wird a momento ad momentum berechnet, also einschließlich der Nachtstunden, wenn auch eine Auflieferung während dieser nicht möglich ist. (Ruckdeschel S. 143.) Dagegen werden Sonn- und Festtage, insoweit sie in die ersten 24 Stunden fallen, nicht mitgerechnet. Nach Verlauf von 24 Stunden ist die Eisenbahn berechtigt, ein Lagergeld zu erheben. Die Erhebung ist also in das Ermessen der Bahn gestellt, nur fakultativ, nicht obligatorisch. Die Lagergeldpflichtigkeit beginnt mit dem Ablauf jener 24 Stunden. Sie dauert bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung oder, wenn das Transporthinderniß in den Frachtbriefen liegt (s. Satz 3 dies. Abs.), bis zur Vervollständigung und Berichtigung derselben. Die Höhe und Berechnungsart dieses Lagergeldes muß im Gütertarife vorgesehen sein (s. Allg. Zus.-Best. I). Bis zur vollständigen Auflieferung des Guts und zur Abstempelung des richtig gestellten Frachtbriefs haftet die Bahn für den bereits aufgelieferten Theil des Guts nur ex deposito, nicht ex recepto. (Vgl. oben S. 265 und Ruckdeschel S. 143.)

Nach Satz 3 besteht die Berechtigung der Eisenbahn zur Erhebung von Lagergeld auch in dem Falle, wenn Güter mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbriefe aufgeliefert sind und die Berichtigung nicht binnen 24 Stunden nach der Beanstandung erfolgt. Vgl. über die Unvollständigkeit und Unrichtigkeit von Frachtbriefen: § 53 Anm. 202 S. 255. Die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe ist stricte an die Frist von 24 Stunden, vom Beginn der Auflieferung an gerechnet, geknüpft. Alsdann tritt die Lagergeldpflicht ein und ist nicht von der weiteren Bedingung abhängig, daß bei den Bemühungen um Berichtigung rc. der Frachtbriefe eine Verzögerung ersichtlich ist. Diese Frist ist vielmehr obligatorisch; sie beginnt nicht etwa mit dem Momente, wo die Güterabfertigungsstelle die Mangelhaftigkeit des Frachtbriefs monirt und denselben zurückweist, sondern gleichfalls mit dem Momente der Auflieferung. Dafür spricht die Fassung der Vorschrift. Auch würde anderenfalls der Absender, wenn er zunächst die 24stündige Auflieferungsfrist für sich in Anspruch nimmt und sodann erst eine gleiche Frist für Richtigstellung rc. des Frachtbriefes, die freie Lagerzeit über Gebühr ausdehnen. Er ist also verpflichtet, innerhalb der ersten 24 Stunden sowohl für die vollständige Auflieferung des Guts, als auch eventuell für die Richtigstellung des Frachtbriefes zu sorgen.

[228]) Abs. 2 bestimmt, daß die Beförderung je nach der Vorschrift im Frachtbrief in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht erfolgt Die Bestimmung im Frachtbriefe braucht nicht in Worten, d. h. nicht mit der ausdrücklichen Bezeichnung „Eilgut" oder „gewöhnliches Gut" zu geschehen, sondern dokumentirt sich durch die Farbe desselben, indem ersteres auf weißem Papier mit karminrothem Streifen, letzteres nur auf weißem Papier aufzugeben ist (s. § 52 Anm. 194 S. 247). Im Zweifel ist die Farbe allein entscheidend. Die Allg. Zus.-Best. VII Abs. 2 zum § 51 Verk.-Ord. (S. 227) erklären das Verlangen der Beförderung auf einem Theile der Strecke als Eilgut, auf

§ 56. Abs. 2.

einem anderen Theile als Frachtgut, oder auf einem Theile als Schnellzugsgut und auf einem anderen Theile als Eilgut oder Frachtgut als unzulässig.

In der Anlage B zur Verk.-Ord. ist die Aufgabe und Beförderung der unter XXXVI und XXXIX daselbst angeführten Güter als Eilgut überhaupt ausgeschlossen. Die Allg. Zus.-Best. I zum § 50 Verk.-Ord. bestimmen hierzu noch weiter beschränkend, daß von der eilgutmäßigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen sind: die unter den Nummern VI, X, XIa, XII, XV bis XXVI, XXVIII, XXXI bis XXXIV, XXXVII, XLV bis XLVII XLIX, LI, LIII, LIV und LV aufgeführten Artikel. Frachtstücke mit den unter XXXV besonders noch erwähnten geringeren Mengen bis zu 10 kg von den vorher unter den Nummern XV, XVI, XIX bis XXIII aufgeführten Chemikalien sind dagegen bei Zusammenverpackungen unter sich oder mit anderen Gütern und bei Erfüllung der sonstigen hier gegebenen Vorschriften zur eilgutmäßigen Beförderung zuzulassen. Im Uebrigen werden zur Beförderung in Eilfracht nur solche Güter angenommen, welche nach Form, Umfang, Gewicht und sonstiger Beschaffenheit nach dem Ermessen der Eisenbahn zur Eilgutbeförderung geeignet sind. In Betreff der Zulässigkeit der eilgutmäßigen Beförderung der Güter, einschließlich der nur bedingungsweise zur Beförderung auf den Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände, entscheidet nach pflichtmäßigem Ermessen auf Grund der gesetzlichen und der vorstehenden Bestimmungen die Güter-Abfertigungsstelle der Annahmestation ausschließlich. Die Anschlußbahnen sind zur Zurückweisung von Eilgutsendungen, welche von einer Vorbahn zur Uebernahme angeboten werden, nicht befugt, es sei denn, daß ausdrückliche Vorschriften über Verpackung ꝛc. unbeachtet geblieben wären. (Vgl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 23 Ziff. 1.)

§ 56. Abs. 3. Satz 1.

229) Gemäß Abs. 3 Satz 1 wird an Sonn- und Festtagen gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Empfänger nicht verabfolgt. Dies ist für gewöhnliches Gut, d. h. solches, für welches eine vorzugsweise und schleunige Beförderung nicht beansprucht wird, die Regel, während für Eilgut das Folgende (Satz 2 s. Anm. 230) gilt. Unter Festtagen sind die gesetzlichen, nicht die kirchlichen zu verstehen (Eger II S. 233, 235, Endemann, R. d. E. S. 550), d. h. die als allgemeine bürgerliche Feiertage staatlich anerkannten Festtage; in Uebereinstimmung mit § 366 Nr. 1 Reichs-Strafgesetzb. (Vgl. Oppenhoff, Komm. z. Strafgesetzbuch § 366 Anm. 1 ff.)

§ 56. Abs. 3. Satz 2.

230) Abs. 3 Satz 2 bestimmt, daß Eilgut auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein- für allemal bestimmten, durch Aushang an den Abfertigungsstellen sowie in einem Lokalblatte bekannt zu machenden Tageszeiten angenommen und ausgeliefert wird. Damit ist in Rücksicht auf den besonderen Zweck des Eilguts zu Gunsten des Publikums eine Ausnahme von der Regel der Nichtexpedition der Güter an Sonn- und Festtagen gemacht. Verpflichtet zur Annahme an diesen Tagen wird also der Empfänger durch Satz 2 nicht. Irgend einen angemessenen Zeitraum für die Annahme ꝛc. von Eilgut an diesen Tagen muß jede Bahnverwaltung bestimmen. Dagegen ist die Dauer der Zeit ihrem Ermessen anheimgestellt. „Eilgut" ist das vorzugsweise und schleunig zu befördernde und als solches

im Frachtbriefe und durch denselben besonders zu deklarirende. Abs. 3 sagt ganz allgemein „Eilgut", begreift also ausnahmslos und ohne Einschränkung alle Kategorien von Eilgut. Demgegenüber bestimmen die Allg. Zus.-Best. z. § 56 Abs. 3 Ziff. II: „An Sonn- und Festtagen wird nur zoll- und steuerfreies Eilgut angenommen und ausgeliefert". Diese Bestimmung steht aber im Widerspruch mit § 56 Abs. 3 S. 2 und ist daher ungültig. Ueber den Begriff der „Sonn- und Festtage" vgl. Abs. 3 S. 1 S. 282.

Die Annahme bezw. Auslieferungszeiten sollen „ein für alle Mal bestimmt" sein, was wohl nur bedeutet, daß sie nicht etwa an jedem derartigen Tage besonders und von einander abweichend festgesetzt werden dürfen. Denn eine durch die Verkehrsverhältnisse 2c. gebotene, generelle Abänderung dieser Zeiten soll den Eisenbahnen hierdurch nicht untersagt sein.

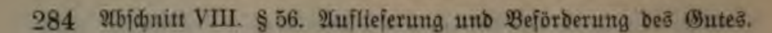
Die Bekanntmachung ist in zweifacher Form vorgeschrieben, nämlich: 1) Aushang an den Abfertigungsstellen und 2) in einem Lokalblatte. Die Bekanntmachung in beiden Formen ist obligatorisch; eine allein genügt nicht.

[231]) Abs. 4 Satz 1 giebt der Verpflichtung der Eisenbahn Ausdruck, in Betreff der Beförderung der Güter keinen Absender vor dem anderen zu bevorzugen, d. h. die Reihenfolge der Annahme zu beobachten, sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebs oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme erfordern. Abs. 4 Satz 1 wiederholt hierbei, wenngleich mit etwas abweichendem Wortlaute, aber gleichem Sinne, die Vorschrift des Art. 422 Abs. 3 H.-G.-B., welche bestimmt, daß in Ansehung der Zeit der Beförderung kein Absender vor dem anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden darf. (Schott, S. 482 Endemann R. d. E. S. 531.) Die Absicht der Bestimmung geht dahin, die gleichmäßige Ausübung der Transportpflicht zu sichern; es soll der Transport des Einen nicht zu Gunsten des Anderen rechtswidrig aus persönlichen Gründen verzögert werden. Hierbei kommt nicht allein der eigentliche Transport, die Fortbewegung der Güter, in Betracht, sondern Annahme, Verwahrung, Transport und Ablieferung, überhaupt jeder zur Eingehung und Ausführung der Frachtverträge erforderliche Akt. (Puchelt II S. 555, v. Hahn II S. 713 § 23, Staub 2. Aufl. S. 1001.)

§ 56. Abs. 4. Satz 1.

Der Grundsatz, daß die Priorität über die Zeit der Beförderung entscheidet, erleidet nur insoweit eine Ausnahme, als die vorstehenden, vom H.-G.-B. bezw. der Verk.-Ord. besonders bezeichneten Gründe sachlich — nicht persönlich — eine Bevorzugung bedingen. — Das, was Art. 422 Abs. 3 H.-G.-B. „unter Einrichtungen der Bahn und Transportverhältnissen" begreift, faßt hierbei § 56 Abs. 4 Satz 1 Verk.-Ord. unter „zwingenden Gründen des Eisenbahnbetriebes" zusammen (s. Allg. Abf.-Vorschr. § 34. Abs. 1).

Der erste Grund liegt hiernach in den Einrichtungen der Bahn, bezw. zwingenden Gründen des Eisenbahnbetriebs, nicht in beliebigen, sondern der ratio legis nach in solchen, welche durch die allgemeine wirthschaftliche Betriebsweise der Bahnen geboten sind und Abweichungen



von der Beförderung nach Maßgabe der Reihenfolge bedingen, z. B. wenn für einzelne Verkehre (Transit-, Lokal-, Verbands-Verkehr) oder für einzelne Güterarten (Kohlen, Getreide, Explosivstoffe ꝛc.), bestimmte Güterzüge eingerichtet oder für die einzelnen Güterzüge ein für allemal bestimmte Anordnungen getroffen sind, und die Abfertigung der bezüglichen Güter dementsprechend geschieht; wenn gewisse Arten von Gütern nach besonderen Tarifvorschriften schneller als andere Güter befördert werden (leicht verderbliche, insbesondere frische Früchte, Gemüse, Fische ꝛc.), wenn andere Arten von Gütern mit Personenzügen überhaupt nicht befördert werden oder von der Beförderung als Eilgut ausgeschlossen sind oder bestimmte Güter nur an gewissen Tagen mit den dazu bestimmten Zügen befördert werden. (Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 34 Abs. 2a, c—e.) Es gehören hierher überhaupt alle Einrichtungen, welche aus rationell wirthschaftlichen Gründen bezwecken, Güter verschiedener Art, welche verschiedene Transportmittel erfordern, nach Maßgabe des regelmäßigen Gebrauchs der letzteren zu befördern, so daß darnach ein später aufgegebenes Gut ohne jede parteiische Begünstigung schneller zur Beförderung gelangt, als ein früher aufgegebenes. (Keyßner S. 181, Ruckdeschel S. 101, Schott S. 482, Puchelt II S. 556.) Nur müssen die bezüglichen Einrichtungen allgemeiner Natur, d. h. unter gleichen Voraussetzungen allen Absendern zugänglich sein. (v. Hahn II S. 712 § 20.)

Der zweite Grund bezieht sich auf die Transportverhältnisse, d. h. auf Umstände, welche sich aus dem Bau, den Anschlüssen, dem Rechte der Ausnutzung fremder Wagen und den mit der Verwendung derselben verbundenen Beschränkungen ꝛc. ergeben und auf die Zeit der Beförderung von Einfluß sind. (v. Hahn II S. 712 § 21, Schott S. 482, Endemann, R. d. E. S. 532, vgl. auch Allg. Abf.-Vorsch. § 34, Abs. 2b.)

Der dritte Grund beruht im öffentlichen Interesse im Gegensatze zum Privatinteresse; und zwar im weitesten Sinne, also vornehmlich im Interesse der Landesvertheidigung während der Mobilmachung und des Krieges, nicht aber in Friedenszeiten im Interesse gewöhnlicher Militärtransporte, ferner im Interesse des Gemeinwohls bei Hungers-, Wasser- oder Feuersnoth, bei Aufständen ꝛc. (v. Hahn II S. 712 § 22, Endemann, R. d. E. S. 532, Allg. Abf.-Vorschr. § 34 Abs. 2f). Nicht jedes öffentliche Interesse kann jedoch eine Transportbevorzugung in Anspruch nehmen, denn anderenfalls würden überhaupt alle Staats- ꝛc. Transporte den Privattransporten vorgehen müssen, was nicht in der ratio legis liegt, es muß vielmehr ein derartig zwingendes öffentliches Interesse vorhanden sein, daß die Bevorzugung dadurch geboten und gerechtfertigt erscheint. Die Postsendungen sind deshalb nicht hierher zu rechnen, weil der Postverwaltung ein besonderer gesetzlicher Anspruch auf Beförderung in allen regelmäßigen Zügen verliehen ist (Art. 1 des Reichsges. v. 20 Dez. 1875). Daß die zum eigenen Betriebsbedarfe erforderlichen Materialien (Kohlen, Oel ꝛc.) von der Bahn zuerst befördert werden dürfen, liegt in der Natur der Sache, da ohne Vorhaltung dieser Materialien die Beförderung der Güter Dritter überhaupt nicht möglich sein würde. (Puchelt II S. 555, Ruckdeschel S. 102, Wehrmann S. 84.)

[232]) Die Pflicht der Eisenbahn aus Abs. 4 Satz 1 ist nicht nur öffentlich-rechtlicher Natur und im Wege der Beschwerde bei den Aufsichtsbehörden verfolgbar (Schott S. 483, Endemann, R. d. E., S. 535), sondern zugleich dadurch zu einer privatrechtlichen Verbindlichkeit gemacht, daß nach Art. 422 des Handelsgesetzbuchs und in Uebereinstimmung damit nach Satz 2 Abs. 4 § 56 Verk.-Ord., Zuwiderhandlungen gegen dieselbe den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens begründen. Jede derartige Zuwiderhandlung involvirt die Verletzung einer gesetzlichen Pflicht (obligatio ex lege), nicht nur eine Vertragsverletzung, und begründet daher die daraus gegebene gesetzliche Schadensklage (v. Hahn II S. 713, Thöl III S. 152, 155). Die Zuwiderhandlung braucht daher auch nicht auf Vorsatz oder grobem Verschulden zu beruhen; zur Begründung des Schadensanspruchs genügt vielmehr die Thatsache der Zuwiderhandlung. (Unzutreffend: Puchelt II S. 566 Nr. 12, Staub S. 1002). Alle derartigen Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens. Der Anspruch ist unbeschränkt für allen Schaden gegeben, erstreckt sich also gemäß Art. 283 H.-G.-B. sowohl auf den wirklichen Schaden, wie auf den entgangenen Gewinn. (Thöl III S. 152, 153, Endemann S. 535.) Die Beschränkungen gemäß Art. 427 H.-G.-B. sind hier ausgeschlossen, weil es sich nicht um die Erfüllung vertragsmäßiger, sondern gesetzlicher Verpflichtungen handelt. (Reyßner S. 481.) Der Beweis der Zuwiderhandlung, ferner der Existenz und der Höhe des Schadens, sowie des Kausalnexus zwischen der Zuwiderhandlung und dem Schaden liegt dem Betroffenen ob, der den Schadensanspruch erhebt. § 56. Abs. 4. Satz 2.

Die Begründung der Klage bietet dadurch Schwierigkeiten, daß der Kläger die Voraussetzungen der Transportpflicht beweisen muß, welche sich aus Art. 422 H.-G.-B. ergeben, und dieser Beweis häufig die Kenntniß interner Verhältnisse der Eisenbahn bedingt, die der Kläger nur schwer erlangen kann (Wehrmann S. 84). Ebenso bietet der Beweis der Existenz eines Schadens und der Höhe desselben hier besondere Schwierigkeiten. Indeß darf dieser Umstand nicht etwa dazu führen, die allgemeinen Regeln der Beweislast zu verschieben und den Beweis an Stelle des Klägers der verklagten Eisenbahn aufzuerlegen. (v. Hahn II S. 701, 714. A. M. Schott S. 483.)

[233]) Abs. 5 legt noch in Verbindung mit Abs. 4 Satz 1 den Eisenbahnen die Verpflichtung auf, Einrichtungen zu treffen, durch welche die Reihenfolge der Güterabfertigung festgestellt werden kann. Dadurch wird den Absendern die Möglichkeit gegeben, der Bahn gegenüber den sonst mit großen Schwierigkeiten verknüpften Nachweis der Verletzung des in Rede stehenden Verbots zu führen (Rudbeschel S. 102). Es ist zwar nicht vorgeschrieben, daß zu diesem Behufe besondere Journale oder sonstige Aufschreibungen geführt werden, wie das Wort „Einrichtungen" ergiebt. Vielmehr genügt jede andere geeignete Form, welche die Reihenfolge der Abfertigung ersichtlich macht (z. B. Aufbewahrung von Frachtbrief- oder Frachtkarten-Kopien und Duplikaten in chronologischer Folge). In der Regel wird aber die Konstati- § 56. Abs. 5.

rung durch besondere Aufschreibungen (Versandregister, Verladebücher, Abgangsjournale 2c.) bewirkt werden. (Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 39.)

§ 56. Abs. 6. Satz 1.

234) Abs. 6 Satz 1 bestimmt — um dem Wagenbedarf ordnungsmäßig zu genügen und die Wagencirkulation prompt aufrecht zu erhalten — daß die Bereitstellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Auflieferung und Verladung in der von der Eisenbahn zu bestimmenden Frist vollendet werden muß. Die Zeit, wie lange vorher die Nachsuchung seitens des Absenders um Gestellung von Wagen erfolgen muß, ist nicht bestimmt. Das Gesuch muß jedenfalls so zeitig eingehen, daß die Station bei Mangel eigenen Vorraths in der Lage ist, die Wagen beschaffen zu können. Auch bedingt das Nachsuchen von Wagen für einen bestimmten Tag durchaus nicht die Gewißheit der Gestellung. Diese ist erst dann gegeben, wenn die Gestellung der Wagen bahnseitig fest zugesagt ist (s. unten Anm. 239 S. 290).

Die Bestellung von Wagen zur Verladung von Gütern ist in der Regel schriftlich an die Station, auf welcher verladen werden soll, wenn daselbst jedoch eine besondere Güterexpedition besteht, an letztere zu richten, es sei denn, daß für einzelne Massenartikel, als Kohlen, Erze 2c., die Annahme und Ausführung der Wagenbestellung anderen Dienststellen übertragen sein sollte. Die schriftliche Bestellung hat die Anzahl der erforderlichen Wagen, gedeckt gebaute oder offene, die Bezeichnung der zu verladenden Güter, die Bestimmungsstation, den Tag des Gebrauches, das Datum und die Unterschrift des Bestellers zu enthalten. (Allg. Zus.-Best. III zum § 56 Verk.-Ord.) Auf die Bestellschreiben ist sofort Tag und Stunde des Eingangs zu vermerken und jede Bestellung, soweit nicht für einzelne Stationen Abweichungen vorgeschrieben sind, streng nach der Reihenfolge des Einganges in das Wagenbestellbuch einzutragen (Allg. Abf.-Vorschr. § 33 Ziff. 1. Vgl. auch Ziff. 2, 3 u. 4). Werden für diejenigen Güter, welche die Eisenbahnverwaltung nach den Bestimmungen des Tarifs in offen gebauten Wagen zu befördern befugt ist, gedeckt gebaute oder offen gebaute Wagen mit Decken gefordert, so ist der Absender auf die höhere Tarifirung und Deckenmiethe aufmerksam zu machen (vgl. § 57 Abs. 1 u. 2 Verk.-Ord.) und hat derselbe, wenn er die Ueberweisung bedeckter Wagen dennoch verlangt, dies auf dem Frachtbriefe ausdrücklich vorzuschreiben.

Die Ueberweisung der eingetroffenen requirirten, sowie der durch Entladung oder sonst disponibel werdenden Wagen an die Besteller erfolgt streng nach der Reihenfolge der Anmeldungen. Von dieser Reihenfolge ist nur dann eine Ausnahme zu machen, wenn es sich um den Versand von Vieh und von Eilgut handelt. Soweit die vorhandenen Wagen noch nicht vergeben bezw. auf Grund getroffener Disposition zugesagt sind, sollen jene Sendungen in erster Reihe berücksichtigt werden. (Vgl. noch über die Obliegenheiten der Abfertigungsstelle vor der Bereitstellung der Wagen: Allg. Abf.-Vorschr. § 34 Abs. 11—12, sowie nach erfolgter Verladung eod. Abs. 14—17.) Ist der Tagesbedarf durch die zur Verfügung stehenden Wagen nicht gedeckt, so erfolgt bei gleichzeitig stattgehabter Bestellung von Wagen derselben Gattung die Befriedigung nach Verhältniß. Die fehlenden Wagen sind für den nächsten

Tag als Bedarf im Wagenbestellbuch vorzutragen. Sobald Wagen verfügbar werden, sind dieselben vorweg auf die aus früheren Tagen unerledigten Bestellungen zu überweisen. Es ist deshalb darauf zu sehen, daß die Besteller Wagen, welche nicht haben gestellt werden können, nicht nochmals bestellen. Andererseits ist darauf zu achten, daß nicht einzelne Verlader bei Wagenmangel in der Absicht, sich die Gestellung der Wagen im Voraus für mehrere Tage zu sichern, mehr Wagen für jeden Fall bestellen, als sie thatsächlich bedürfen. Etwaige Wahrnehmungen in dieser Beziehung sind der vorgesetzten Verwaltungsstelle anzuzeigen. Den Bestellern muß es überlassen bleiben, über die Bereitstellung der bestellten Wagen rechtzeitig Erkundigung einzuziehen. Anträgen derselben auf besondere Mittheilung über die erfolgte Bereitstellung ist jedoch thunlichst zu entsprechen (Allg. Abf. Vorschr. § 33 Abs. 5—9 u. 11 und hierzu Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb. Ziff. IV.)

§ 56. Abs. 6. Satz 2.

[235]) Abs. 6 Satz 2 enthält eine Ergänzung des Satzes 1. Die Bestimmung des letzteren, daß die Verladung der gestellten Wagen in der von der Eisenbahn zu bestimmenden Frist vollendet werden müsse, stellt es ganz dem Ermessen der betreffenden Verwaltung bezw. Station anheim, diese Frist von Fall zu Fall und mit einer das Publikum beschwerenden Ungleichmäßigkeit festzusetzen. Um einem derartigen Verfahren vorzubeugen, bestimmt Satz 2, daß die Verladungsfrist durch Anschlag an den Abfertigungsstellen, sowie durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht werde. Es ist hierdurch zwar nicht ausgeschlossen, daß je dem Bedürfniß und Stand des Wagenparks (Wagenmangel — Wagenüberfluß) entsprechend die Frist verringert oder verlängert werden darf. Aber durch Erforderniß der Publikation dieser Frist sind die Absender einerseits gegen eine ungleichmäßige Behandlung, andererseits gegen zu häufige und ungerechtfertigte Abänderungen geschützt. Von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde ist die Festsetzung bezw. Abänderung der Frist nicht abhängig, auch bestimmt Abs. 6 eine Minimalfrist nicht. Indeß bildet der Natur der Sache nach derjenige Zeitraum die Minimalgrenze, in welchem es vernünftigerweise überhaupt möglich ist, die Verladung eines Wagens zu bewirken. Weist also der Absender nach, daß die Eisenbahn unter diese Frist herabgegangen ist, so wird er sich mit Erfolg gegen die Forderung eines Wagenstandgeldes (s. Abs. 7) schützen können.

§ 56. Abs. 7. Satz 1

[236]) Abs. 7 Satz 1—3 normirt die Befugnisse der Bahn durch Schuld des Absenders bei verzögerter Auflieferung und Beladung bestellter Wagen. Für diesen Fall hat gemäß Satz 1 nach Ablauf der laut Abs. 6 bestimmten Frist der Absender das im Tarife festzusetzende Wagenstandgeld zu bezahlen. Zahlungspflichtig ist derjenige, welcher:

1. Wagen zum Transport selbst zu verladender Güter bestellt, und
2. dieselben nicht in der vorgeschriebenen Frist beladet.

Die erste Voraussetzung ist also die Bestellung von Eisenbahnwagen zum Transport von Gütern, deren Verladung der Absender zu besorgen hat. Für die Verzögerung in der Auflieferung nicht bestellter Wagen kann hiernach ein derartiges Standgeld nicht erhoben werden, sondern nur ein Lagergeld in Gemäßheit des § 56 Abs. 1, wenn die Auflieferung 24 Stunden überschreitet. Desgleichen nicht, wenn zwar der Absender die Wagen bestellt, aber

die Bahn die Verladung übernommen hat, weil hierbei der Natur der Sache nach dem Versender eine Verzögerung in der Verladung ꝛc. nicht zur Last gelegt werden kann.

Die zweite Voraussetzung ist die Verzögerung der ordnungsmäßigen Verladung in der vorgeschriebenen Frist. Zwar enthält Abs. 7 Satz 1 nicht — wie § 60 Ziff. 2 des alten Regl. — das Wort „ordnungsmäßig". Aber es liegt in der Natur der Sache, daß die Verladung eine ordnungsmäßige sein muß. Die bloße Verladung in dieser Frist genügt also nicht. Sie muß „ordnungsmäßig" bewirkt sein, wofür — abgesehen von den Vorschriften der Verk.-Ord. (vgl. § 49) — auch die besonderen Bestimmungen des deutschen Verkehrsverbandes, der einzelnen Verbände und Verwaltungen (z. B. bei Holz, Spiritus, Wolle ꝛc.) maßgebend sind. Als Verzögerung ist es daher auch anzusehen, wenn die Abfertigungsstelle in Folge der nicht ordnungsmäßigen und vorschriftswidrigen Verladung eine mit Zeitverlusten verknüpfte Umladung des Gutes bewirken muß.

Treffen diese beiden Voraussetzungen zu, so hat der Absender das im Tarife festzusetzende Wagenstandgeld zu zahlen. Vgl. Allg. Zus.-Best. V S. 278. Ein weiterer Ersatzanspruch, als das Wagenstandgeld, steht der Bahn nicht zu.

§ 56. Abs. 7. Satz 2.

[237]) Zur Sicherung für die eventuelle Erlegung des nach Satz 1 zu zahlenden Wagenstandgeldes ist gemäß Satz 2 bei Bestellung des Wagens auf Verlangen der Eisenbahn eine den Betrag einer Tagesversäumniß deckende Kaution zu erlegen. Diese Höhe der Kaution ist in Rücksicht auf die der Bahn zustehende Abladebefugniß ausreichend (s. unten S. 289). Das Sicherungsmittel der Kaution ist hier der Bahn ausnahmsweise gestattet, weil sie bei Bestellung der Wagen vorleisten muß und nicht, wie in allen anderen Fällen, zur Sicherung für etwaige Forderungen das Gut bereits ganz oder theilweise in Händen hat. Benutzt also der Besteller die bestellten Wagen nicht, so würde die Bahn anderenfalls eine Deckung für ihre Ersatz- bezw. Strafforderung nicht besitzen. Die Kautionsforderung ist gleichfalls durch die Worte „auf Verlangen" in das Ermessen der Bahn gestellt und wird in der Regel wohl nur dann erhoben werden, wenn der Besteller der Verwaltung (den Abfertigungsstellen bezw. Stationsvorständen) nicht die erforderliche Sicherheit für die event. Erlegung des Standgeldes bietet. (Ruckdeschel S. 144.)

Hierzu bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 33 Abs. 12—15: Eine Kautionsleistung für bestellte Wagen hat in der Regel nicht stattzufinden. Sollten indeß die bereitgestellten Wagen nicht innerhalb der von der Verwaltung festgesetzten Frist beladen werden, oder die Ladungen nicht mit vollständigem und vorschriftmäßigem Frachtbriefe zur Auflieferung kommen, so kann den Bestellern bei anderweitem Bedarfe die Verfügung über die Wagen entzogen werden, und ist von ihnen das verwirkte Wagenstandgeld einzufordern. Wird die Zahlung nicht geleistet, so ist hiervon der vorgesetzten Verwaltungsstelle Anzeige zu erstatten und künftigen Anforderungen des betreffenden Bestellers erst Folge zu geben, nachdem er für jeden bestellten Wagen das tarifmäßige Wagenstandgeld für einen Tag als Kaution vorweg erlegt hat. Der als Kaution hinterlegte Betrag ist, wenn die Beladung rechtzeitig erfolgt, zurückzuzahlen oder auf die Fracht in Anrechnung zu bringen; er verfällt als

Konventionalstrafe, wenn die Wagen gar nicht beladen werden. Bei verspäteter Verladung ist das verwirkte Wagenstandgeld sofort zu fordern und, sofern dasselbe bis zum Abgang des Gutes vom Absender nicht entrichtet ist, durch Ueberweisung an die Empfangsstation einzuziehen.

Die bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb. Ziff. VII verordnen noch: Wenn die bestellten Wagen erst zu einem späteren als dem beantragten Tage überwiesen werden, so ist denjenigen Absendern, welche mehr als 5 km vom Stationsorte entfernt wohnen, eine standgeldfreie Beladungsfrist von 24 Tagesstunden zu gewähren, insofern nicht bei gesteigertem Wagenbedarf eine Einschränkung dieser Frist angeordnet wird.

§ 56. Abs. 7. Satz 3.

[238]) Satz 3 gewährt ferner im Falle des Satzes 1 (Anm. 236) der Eisenbahn die Berechtigung, nach Ablauf der vorgeschriebenen Beladungsfrist, den Wagen auf Kosten des Bestellers zu entladen und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten auf Lager zu nehmen. Die Ausübung dieser Befugnisse hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab (Schott S. 396, Endemann S. 551). Sie kann also auch den bestellten Wagen beliebig über die vorgeschriebene Frist hinaus zur Verfügung des Bestellers stehen und es bei Erhebung der entsprechenden Standgelder bewenden lassen. Will oder kann sie dies aber im Interesse des Wagenverkehrs, anderweiter Bestellungen ꝛc. nicht, so darf sie den Wagen nach Ablauf der Beladungsfrist der Verfügung des Bestellers entziehen. Hatte die Verladung noch nicht begonnen, ist also der bestellte Wagen noch leer, so ist diese Entziehung sehr einfach durch anderweite Verwendung desselben bewirkt. Ist der Wagen aber schon ganz oder theilweise beladen, so bedarf es hierzu weitergehender Maßregeln, nämlich der Entladung und Lagerung des verladenen Gutes. Da ein Frachtvertragsverhältniß in der Regel noch nicht besteht (§ 54 Abs. 1), so bestimmt die Verk.-Ord. alsbald zur Vermeidung von Streitigkeiten, daß die Folgen dieser durch Schuld des Bestellers erforderlichen Maßregeln der Letztere zu tragen hat. Die Entfernung des Geladenen von dem Wagen, d. h. die Abladung erfolgt auf Kosten des Bestellers, d. h. gegen die tarifmäßigen ꝛc. Abladegebühren. Daß die Abladung auch auf Gefahr desselben zu geschehen hat, sagt Satz 3 nicht. Es hängt dies davon ab, ob bereits ein Frachtvertrag abgeschlossen ist oder nicht. Ersterenfalls wird die Bahn für die Abladung ex recepto, letzterenfalls ex deposito zu haften, d. h. also jedenfalls die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu prästiren haben. Die Lagerung des Entladenen soll dagegen nicht nur auf Kosten („gegen ein Lagergeld"), sondern auch auf Gefahr desselben erfolgen, weil diese nunmehrige Lagerung, selbst wenn ein Frachtvertrag abgeschlossen worden, zur Erfüllung desselben nicht mehr gehört, sondern dieser mit der vollendeten Wiederabladung als aufgehoben gelten muß. Demungeachtet können aber die Worte „auf Gefahr" keineswegs dahin verstanden werden, daß die Bahn nunmehr für das Entladene überhaupt nicht mehr verantwortlich sei und sich darum nicht weiter zu kümmern brauche. Vielmehr besteht ein Verwahrungsvertrag und die Bahn hat die Pflichten eines Verwahrers. Will oder kann sie dieselben nicht ausüben, z. B. aus Mangel geeigneter Lagerräume, so muß sie mit dem Entladenen in Gemäßheit des § 70 Abs. 2 ver-

fahren, wozu sie deshalb berechtigt ist, weil nicht gesagt ist, daß sie das Entladene gerade in ihren Räumen lagern lassen müsse, und überdies beide Fälle ganz analog sind. Alsdann wird sie, wenn sie die Ueberführung in ein öffentliches Lagerhaus oder an einen bewährten Spediteur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers bewirkt hat, von jeder weiteren Verantwortung frei.

§ 56. Abs. 7. Satz 4. [239]) Satz 4 betrifft die Verzögerung durch Schuld der Bahn und enthält die korrespondirende Verpflichtung derselben zu Satz 1 u. 2. Wie der Besteller der Bahn entschädigungspflichtig wird, wenn er die ihm gestellten Wagen nicht rechtzeitig beladet, so soll andererseits die Bahn dem Besteller in gleichem Maße ersatzpflichtig sein, wenn sie ihm bestellte und fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt. Die Ersatzpflicht der Bahn für diesen Fall folgt allerdings schon aus dem Bestellungsvertrage bezw. aus der festen Zusage, die Bestellung zu effektuiren. Nichtsdestoweniger hat sich die ausdrückliche Aufnahme der Vorschrift zur Vermeidung aller Zweifel empfohlen. Voraussetzungen der Entschädigungspflicht der Bahn sind,

1. daß sie die Wagen fest zugesagt,
2. daß sie dieselben nicht rechtzeitig gestellt hat.

Ad 1 genügt also nicht die blos allgemein gehaltene Aeußerung oder Zusicherung irgend eines Bahnbediensteten, es werde thunlichst für die Bereitstellung der gewünschten Wagen gesorgt werden ꝛc. Die Worte „fest zugesagt“ bedeuten vielmehr, daß das bestimmte und ausdrückliche Versprechen des hierzu kompetenten Organs, die Wagen würden zur erforderten Zeit gestellt werden, vorausgesetzt ist. Um Differenzen hierüber möglichst zu beseitigen, ist daher angeordnet, daß die Zusage schriftlich erfolgen müsse, um Geltung zu haben, und ebenso die Bestellung entweder schriftlich oder, falls mündlich, durch Unterschrift der bahnseitig eingetragenen Bestellung. Als fest zugesagt gilt ein Wagen nur dann, wenn hierüber schriftliche Erklärung ertheilt worden ist. (Allg. Zus.-Best. IV zum § 56 Verk.-Ord. S. 278.) Vgl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 33 Abs. 1—3 u. 10, R.-O.-H.-G. Bd. 3 S. 204, Bd. 7 S. 192. — Der Einwand, daß das Erforderniß der Schriftlichkeit nicht zulässig sei, weil bei Handelsgeschäften die Gültigkeit nicht von der schriftlichen Abfassung abhänge, wurde von den Bayer. Gerichten für unbegründet erklärt, da Art. 317 des H.-G.-B. Niemanden zwingen will, nur mündliche Verträge zu vereinbaren, die Parteien vielmehr auf Anwendung dieser Bestimmung verzichten können. (Ruckdeschel S. 144.)

Ad 2 sind die Wagen dann als „nicht rechtzeitig gestellt“ zu erachten, wenn ihre Stellung nicht an dem Tage bezw. zu der Stunde, zu dem Zuge ꝛc. erfolgte, zu welchem sie fest zugesagt waren. Zur „Stellung“ gehört nicht blos, daß die Wagen auf dem betr. Bahnhofe angelangt, sondern auch, daß sie für den Besteller laderecht gestellt sind. Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 33 Abs. 10 und 11.

Sind diese beiden Voraussetzungen vorhanden, so ist die Bahn verpflichtet, den Besteller der Wagen zu entschädigen. Die Entschädigung besteht in der Zahlung eines Betrages, welchen gemäß Satz 1 die Bahn erhoben haben würde, wenn der Besteller ihr gegenüber sich im Verzuge befunden

hätte, d. h. vom Momente der Säumniß in der Stellung hat die Bahn dem Besteller pro Tag das tarifmäßige Wagenstandgeld des Satzes 1 zu entrichten. Dies ist unter den Worten: „eine dem Wagenstandgeld entsprechende Entschädigung" zu verstehen. Neben derselben darf nicht noch ein weiterer Ersatzanspruch erhoben werden. Fraglich könnte nur sein, ob die Bahn auch dann strafpflichtig ist, wenn sie nachweist, der Besteller sei zur Zeit des Eintritts der Säumniß auch seinerseits nicht zur Beladung fertig und im Stande gewesen. Man wird aber diese Frage bejahen müssen. Der Besteller hat ein Recht auf die rechtzeitige Stellung der Wagen, gleichviel ob er sofort verladen konnte oder wollte. Wie und wann er die Verladung bewirken will, hat die Bahn nicht zu kontroliren, sofern es nur in der vorgeschriebenen Frist geschieht.

§ 57.

Beförderung in gedeckten oder in offenen Wagen.

(1) Der Absender ist, sofern nicht eine Bestimmung der Verkehrs-Ordnung, oder Zoll-, Steuer- und polizeiliche Vorschriften oder zwingende Gründe des Betriebes entgegenstehen, berechtigt, durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe zu verlangen:

1. daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarife in offen gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen erfolge,
2. daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarife in gedeckt gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in offen gebauten Wagen stattfinde.[240])

I. Die näheren Bestimmungen hierüber befinden sich im Abschnitt B III der Allgemeinen Tarifvorschriften.

(2) Im ersteren Falle kann die Eisenbahn einen im Tarif festzusetzenden Zuschlag zur Fracht erheben.[241])

II. Dieser Zuschlag wird nach den Bestimmungen im Abschnitt B III der Allgemeinen Tarifvorschriften (§ 43) erhoben.

(3) Der Tarif bestimmt, ob und unter welchen Bedingungen auf den im Frachtbriefe zu stellenden Antrag des Absenders Decken für offen gebaute Wagen miethweise überlassen werden.[242])

III. Wann und unter welchen Bedingungen Decken von den Eisenbahnen auf Antrag miethweise hergegeben werden, ergiebt sich aus den Bestimmungen im Abschnitt B III der Allgemeinen Tarifvorschriften. Die Deckenmiethe wird nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.

§ 57. Abs. 1.

[240]) § 57 gewährt im Abs. 1 in Betreff der Beförderung der Güter in gedeckten oder in offenen Wagen dem Absender zwei wichtige Befugnisse. Er ist, sofern nicht eine Bestimmung der Verkehrs-Ordnung, oder Zoll-, Steuer- und polizeiliche Vorschriften oder zwingende Gründe des Betriebes entgegenstehen, berechtigt, durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe zu verlangen: 1) daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarife in offen gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen erfolge; 2) daß bei denjenigen Gütern, welche nach dem Tarife in gedeckt gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in offen gebauten Wagen stattfinde.

Die Frage, ob Güter in gedeckten oder in offenen Wagen zu befördern sind, hängt sonach in erster Reihe davon ab, ob eine positive Bestimmung der Verk.-Ord. (s. insbesondere Anlage B zu derselben), oder Zoll-, Steuer- und polizeiliche Vorschriften (Verk.-Ord. § 59) oder zwingende Gründe des Betriebes (s. § 56 Abs. 4 Anm. 63) die eine oder andere Art der Beförderung bedingen. Ist dies nicht der Fall, so hat der Absender das Recht, durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe hierüber Bestimmung zu treffen. Hat der Absender dies nicht gethan oder nicht ordnungsmäßig gethan (z. B. nur mündlich oder zwar schriftlich, aber nicht auf dem Frachtbriefe), so steht der Eisenbahn die Bestimmung zu, sei es im Einzelfalle, sei es durch allgemeine tarifarische bezw. reglementarische Vorschriften. (Vgl. Allg. Zus.-Best. I S. 291.)

Die allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs, Th. I B III §§ 39 u. 40 (vgl. auch § 41) bestimmen hierüber: Ob Güter in offen gebauten, in gedeckt gebauten oder in offen gebauten Wagen mit Decke befördert werden, regelt sich 1) in erster Reihe nach den Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung, nach polizeilichen Vorschriften oder nach zwingenden Gründen des Betriebes, 2) nach dem Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde, 3) nach der ausdrücklichen Vorschrift des Absenders im Frachtbriefe. Falls keine der vorstehenden Voraussetzungen zutreffen, werden A. 1) Stückgüter, 2) Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse, 3) die in den Tarifvorschriften besonders aufgeführten Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter in gedeckt gebauten Wagen; B. 1) die nicht aufgeführten Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter, 2) Gegenstände, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können (diese auch bei Aufgabe als Stückgut oder Eilstückgut), in offen gebauten Wagen befördert.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 33 Abs. 4 verweisen auch auf die Bestimmungen der Anlage B der Verkehrs-Ordnung, sowie die vom Verkehrs-Verbande vereinbarten Ausführungsvorschriften zu letzteren. Vgl. auch § 33 Abs. 5 daselbst.

Verlangt der Absender in Gemäßheit des § 57 Abs. 1 Ziff. 2, daß bei Gütern, die nach dem Tarife in gedeckt gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in offen gebauten Wagen stattfinde, so unterliegt er den in diesem Falle für die Eisenbahn eintretenden Beschränkungen der Haftpflicht (s. Verk.-Ord. § 77 Abs. 1 Ziff. 1 Anm. —. H.-G.-B. Art. 424 Abs. 1 Ziff. 1.)

[241]) Abs. 2 berechtigt die Bahn im Falle des Abs. 1 Ziff. 1 (Verlangen des Absenders, daß die Beförderung von Gütern, welche nach dem Tarife in offen gebauten Wagen befördert werden, in gedeckt gebauten erfolge) einen im Tarife festzusetzenden Zuschlag zur Fracht zu erheben. Dies rechtfertigt sich durch die Verwendung des theuereren Transportmittels. Die Eisenbahn kann einen solchen Zuschlag erheben, sie ist dazu befugt, aber sie braucht es nicht. Will sie aber von ihrem Rechte Gebrauch machen, so muß der Zuschlag im Tarife festgesetzt sein. Ohne diese tarifarische Festsetzung ist ihr die Erhebung eines Zuschlags nicht gestattet. Vgl. Allg. Zus.-Best. II (S. 291), wonach dieser Zuschlag nach den Bestimmungen im Abschnitt B III der Allgemeinen Tarifvorschriften (§ 43) erhoben wird.

§ 57. Abs. 2.

[242]) Erfolgt der Transport sei es nach Maßgabe der allgemeinen tarifarischen Vorschriften, sei es auf besonderes Verlangen des Absenders (Abs. 2 Ziff. 1) in offen gebauten Wagen, so ist die Eisenbahn an sich durch die Verk.-Ord. nicht verpflichtet, die offen gebauten Wagen zum Schutze des Gutes mit Decken zu versehen oder solche dem Absender auf dessen Verlangen miethweise zu überlassen. Wohl aber verpflichtet Abs. 3 des § 57 die Eisenbahnen, im Tarife zu bestimmen, ob überhaupt auf den im Frachtbriefe zu stellenden Antrag des Absenders Decken miethweise überlassen werden, und bejahendenfalls unter welchen Bedingungen. Der Tarif muß also hierüber irgend eine Bestimmung enthalten; aber diese Bestimmung kann sich eventuell auf den Satz beschränken, daß Decken überhaupt nicht gestellt werden. Enthält aber der Tarif die Bestimmung, daß Decken miethweise überlassen werden, so müssen zugleich auch weiter die Bedingungen im Tarife enthalten sein, unter welchen dies geschieht. Voraussetzung ist aber nach Abs. 3 in diesem Falle ein auf dem Frachtbriefe d. h. schriftlich zu stellender Antrag des Absenders. Ohne einen solchen Antrag braucht die Eisenbahn Decken selbst dann nicht zu vermiethen, wenn die Hergabe im Tarife vorgesehen ist.

§ 57. Abs. 3.

Die Allg. Zus.-Best. III S. 291 verweisen in Betreff der miethweisen Hergabe von Decken auf die Bestimmungen im Abschnitt B III der allgemeinen Tarifvorschriften und in Betreff der Deckenmiethe auf die Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C).

Die Allgem. Tarifvorschr. des deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs Th. I B III §§ 42—44 bestimmen: (§ 42) „Die Ueberlassung von Decken an den Absender auf dessen Antrag findet Seitens der Eisenbahn nur statt, soweit solche verfügbar sind und eine Beschädigung derselben durch den zu verladenden Artikel nach dem Ermessen der Verwaltung bezw. der Versand-Abfertigungsstelle nicht zu befürchten ist. Das Auflegen der miethweise überlassenen Decken liegt dem Absender ob. (§ 43.) Wenn Güter der im § 40 B aufgeführten Art bedeckt befördert werden, weil entweder 1. nach den Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung oder nach polizeilichen Vorschriften die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen oder in offen gebauten Wagen mit Decken geschehen muß — oder 2. die Zoll- oder Steuerbehörde Beförderung in gedeckt gebauten Wagen oder in offen gebauten Wagen mit Decken verlangt — oder 3. der Absender die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen

oder in offen gebauten Wagen mit Decke im Frachtbriefe ausdrücklich vorschreibt, so wird bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen ein Zuschlag von 10% zu den Tarifsätzen der betreffenden Klassen, bei Beförderung in offen gebauten Wagen mit Decke die tarifmäßige Deckenmiethe (Nebengebührentarif Nr. VI) erhoben. (§ 44.) Werden Güter der im § 40 A aufgeführten Art in offen gebauten Wagen mit Decke befördert, so wird die tarifmäßige Deckenmiethe nur dann erhoben, wenn der Absender in dem Frachtbriefe folgenden Antrag stellt: „Ich beantrage die Stellung eines offenen Wagens mit Decke."

Daß die Bedeckung offen gebauter Wagen mit Decken die offen gebauten Wagen nicht den gedeckt gebauten Wagen in Hinsicht auf die Haftpflicht der Eisenbahn gleichstellt, vielmehr für Sendungen in offen gebauten Wagen mit Decken dieselbe Haftpflichtbeschränkung gilt, wie für Sendungen in offen gebauten Wagen (Art. 422 Ziff. 1 H.-G.-B. § 77 Ziff. 1 Verk.-Ord., ist unter Anm. 381 zum § 77 des Näheren erörtert.

§ 58.

Verpackung und Bezeichnung des Gutes.[243])

(1) Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.[244])

(2) Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe des vorgeschriebenen Formulars (Anlage E) ausstellt. Solche Formulare sind von der Abfertigungsstelle bereit zu halten.[245])

Anlage E.

I. Der Preis des Formulars für die vorbezeichnete Erklärung ist im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.

II. Ohne die im Absatz (2) erwähnte Erklärung des Absenders werden beispielsweise unverpackte Fellsendungen in blosser Umschnürung, sowie Zucker in losen Broden zur Beförderung nicht angenommen.

III. Gefüllte Fässer, deren Beschaffenheit bei der Aufgabe aus irgend einem Grunde, namentlich wegen Schmutzes und dergl., nicht erkennbar ist, insbesondere beschmutzte Oel- und Syrupfässer, werden nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn der Absender diesen Mangel im Frachtbriefe anerkennt.

IV. Die nachfolgend bezeichneten Güter werden, wenn sie den angegebenen Bedingungen nicht entsprechen, überhaupt nicht zur Beförderung angenommen, auch nicht gegen Abgabe der im Absatz (2) gedachten Erklärung:

1. Cigarren und Fleischwaaren, letztere jedoch nur, soweit sie nicht in dauerhaften Kisten, Fässern und dergl. zur Auflieferung gelangen, müssen in versiegelten oder plombirten Emballagen verpackt sein, welche vermöge ihrer Beschaffenheit oder durch geeignete Verschnürung genügende Sicherheit dafür bieten, dass ohne Verletzung der Siegel oder Plomben eine Beraubung nicht stattfinden kann. Das Siegel ist auch auf dem Frachtbriefe abzudrucken.

2. Fässer mit Flüssigkeiten dürfen nicht lecken, auch an den Dauben keine eingebrochenen Kimmen zeigen und müssen fest verspundet sein. Fässer, in welchen Most und nicht vergohrener neuer Wein, sowie gährender Fruchtsaft versendet wird, dürfen indessen nicht luftdicht verschlossen werden, sondern müssen mit zweckmässigen Büchsen (Mostpfeifen), welche den Austritt der Luft aus den Fässern zulassen, versehen sein.

3. Leere Fässer und dergl., welche mit beizenden, ätzenden, scharfen oder übelriechenden Flüssigkeiten gefüllt gewesen sind, müssen äusserlich trocken und gehörig verschlossen sein.

4. Die zur Aufnahme von frischen Fischen in Eispackung dienenden Körbe und sonstigen Verpackungsmittel sind zum Schutze der mitverladenen Güter innen (an Böden und Seitenwänden) durch Stroh, Sägespäne, Torfmoos oder dergl. zu dichten.

5. Gefüllte Säcke müssen mit Stricken, nicht etwa nur mit Strohseilen, fest und derartig zugebunden sein, dass ein zum Anfassen dienender Kropf gebildet wird.

6. Leere Säcke werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Frachtstücke an der Blume (Kropf) mit starker Schnur derart umwickelt sind, dass ein Heraus- oder Auseinanderfallen derselben verhindert wird. Dieselben müssen mit Tafeln von Holz oder Pappe versehen sein, auf welchen in Uebereinstimmung mit dem Frachtbriefe die Bestimmungsstation deutlich angegeben ist.

7. Bei gefüllten Kartoffelsäcken muss die im nachfolgenden

Absatz (4) vorgeschriebene Bezeichnung auf einer am Kopfende des Sackes dauerhaft befestigten Tafel aus Holz oder anderem haltbaren Stoff — nicht auf dem Sacke selbst — angebracht werden.

8. Glaubersalzrückstände dürfen nur in dichten Fässern von festem Holze und mit solchen Umschliessungen aufgegeben werden, durch welche verhindert wird, dass durch die Erschütterungen bei der Beförderung ein Verstreuen des Inhalts durch die Fugen eintritt.

9. Unverpackte Gegenstände von Metall und dergl. dürfen weder frisch getheert sein, noch kleben.

10. Bienen in Körben und Stöcken werden zur Beförderung nur angenommen, wenn die offenen Seiten, Thüren und Fluglöcher mit solchen Vorrichtungen versehen sind, durch welche die Bienen am Entweichen aus den Körben und Stöcken mit Sicherheit verhindert werden.

(3) Für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen.[246]) Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.[247])

(4) Die Stückgüter sind in haltbarer, deutlicher und Verwechselungen ausschließender Weise, genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbriefe, äußerlich zu bezeichnen (signiren).[248])

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt zu verlangen, daß Stückgüter vom Absender mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen werden, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.[249])

V. Ist vom Absender die Bezeichnung mit der Bestimmungsstation unterlassen, so wird dieselbe von der Güter-Abfertigungsstelle der Annahmestation gegen Erhebung einer im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzten Gebühr ausgeführt, wenn die Beschaffenheit der Güter dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet. Bei den in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Gütern besteht die Verpflichtung, die Güter mit der Bestimmungsstation zu bezeichnen, jedoch nicht, soweit

nicht die besonderen Bestimmungen einzelner Bahnen dies vorschreiben.

[243]) Wie bereits Anm. 225 S. 279 im Allgemeinen hervorgehoben, gehört es zur ordnungsmäßigen Auflieferung des Guts und liegt es daher dem Absender ob, das Gut in vorschriftsmäßiger bezw. angemessener und ausbedungener Verpackung und Bezeichnung aufzuliefern. § 58 Verk.-Ord. enthält die näheren Bestimmungen über diese Pflicht des Absenders zur Verpackung und Bezeichnung des Gutes und setzt zugleich die Rechtsfolgen fest, welche die Verletzung dieser Pflicht nach sich zieht.

§ 58.

[244]) Abs. 1 bestimmt, daß, soweit die Natur des Frachtguts zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, die gehörige Besorgung derselben dem Absender obliegt. Denn zur Transportpflicht der Eisenbahn gehört nur die Beförderung, nicht die Verpackung des Guts. Den Transport nicht gehörig verpackten Gutes kann sie daher verweigern. Mithin ist der Absender zur Besorgung der Verpackung — soweit dieselbe nothwendig — verpflichtet. Ueber die Nothwendigkeit und Art der Verpackung entscheiden, insofern nicht für die nur bedingungsweise zugelassenen Güter die Anlage B zur Verk.-Ord. Anordnungen enthält, die Bestimmungen der Versandstation (Allg. Abfert. Vorschr. § 24 Ziff. 1) und, Mangels solcher, die Organe der Bahnverwaltung auf Grund ihrer eigenen Erfahrungen und nach allgemeinen bewährten Handelsgebräuchen eventuell unter Zuziehung Sachverständiger nach Maßgabe der Einrichtungen und Benutzungsweise der Bahn, im Streitfalle aber richterliches Ermessen. (Allg. Abf.-Vorschr. § 24 Ziff. 3.)

§ 58. Abs. 1.

[245]) Nach Abs. 1 des § 58 hat der Absender die Pflicht, für die ordnungsmäßige Verpackung des Gutes Sorge zu tragen. Die Eisenbahn ist ihrerseits dagegen gehalten, eine Prüfung eintreten zu lassen, ob der Absender diese Verpflichtung erfüllt hat. Nach der Natur des Eisenbahnbetriebs vermag sie dies aber nur, insoweit die Mängel der Verpackung äußerlich erkennbar sind und dem Absender nicht ein arglistiges Verfahren zur Last fällt. Soweit die Mängel äußerlich nicht erkennbar sind, haftet der Absender unbedingt für alle daraus entstehenden Schäden (s. Abs. 3 Anm. 246). Soweit sie aber äußerlich erkennbar sind und der Absender nicht etwa arglistig gehandelt hat, verletzt die Eisenbahn ihre Prüfungspflicht und macht sich selbst einer Negligenz schuldig, wenn sie demungeachtet derartige Güter zum Transport annimmt. Sie kann sich daher, da sie bei gehöriger Prüfung und Entdeckung der Mängel die Uebernahme des Guts verweigern durfte, in diesem Falle auf das Verschulden des Absenders nicht berufen und ist für die aus der fehlenden oder mangelhaften Verpackung entstehenden Schäden verantwortlich. Häufig liegt es aber im Interesse des Absenders, das Gut in der mangelhaften &c. Verpackung auf eigenes Risiko (sei es zur Beschleunigung des Transports, sei es zur Kostenersparniß &c.) befördern zu lassen und so die Bahn von der Haftung dafür zu befreien bezw. auf den Ersatzanspruch für die in Folge des Mangels etwa entstehenden Schäden zu verzichten. Prinzipiell ist nun zwar den Eisenbahnen durch Art. 423 H.-G.-B. ein

§ 58. Abs. 2.

derartiges Paktiren über die Haftpflicht untersagt. Es ist aber durch Art. 424 Abs. 1 Ziff. 2 H.-G.-B. § 77 Abs. 1 Ziff. 2 Verk.-Ord. bei — nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe — nicht ordnungsmäßig ꝛc. verpackten Gütern die Haftpflicht für den Schaden ausgeschlossen, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung ꝛc. verbundenen Gefahr entstanden ist, und es gilt sodann gemäß Abs. 2 a. a. O. bis zum Nachweise des Gegentheils zu Gunsten der Eisenbahn die Vermuthung, daß ein eingetretener Schaden, wenn er nach den Umständen des Falls aus dem Mangel oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

In Rücksicht hierauf bestimmt Abs. 2 des § 58, daß, wenn der Absender der Verpflichtung für ordnungsmäßige Verpackung (Abs. 1 § 58) nicht nachgekommen ist, die Eisenbahn einen zweifachen Weg hat, um sich von der Haftpflicht für Schäden aus der mangelhaften Verpackung zu befreien. Sie kann entweder die Annahme des Gutes verweigern, oder, wenn sie dies nicht thut, ist sie berechtigt, zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt (vgl. auch Art. 424 Abs. 1 Ziff. 2 H.-G.-B. § 77 Abs. 1 Ziff. 2 Verk.-Ord.) und außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines vorgeschriebenen Formulars ausstellt.

Die anerkennende Erklärung des Absenders ist also zweifach abzugeben: Erstens in einem Anerkenntnisse auf dem Frachtbriefe und zweitens noch in einer besonderen Erklärung nach vorgeschriebenem Formular. Nur die Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe ist im Art. 424 Abs. 1 Ziff. 2 H.-G.-B., § 77 Abs. 1 Ziff. 2 Verk.-Ord. vorgeschrieben, damit der Mangel ausdrücklich und formell konstatirt werde und Empfänger und Empfangsbahn sofort Kenntniß darüber erhalten. Die besondere im § 58 Abs. 2 außerdem vorgesehene Erklärung dagegen hat lediglich den Zweck, der Eisenbahn nach Abgabe des Frachtbriefs an den Adressaten noch einen schriftlichen Beweis jenes Anerkenntnisses zu sichern und muß selbstverständlich vom Absender unterzeichnet sein. Der Absender hat aber nicht das Recht, gegen Abgabe des bezüglichen Anerkenntnisses ꝛc. den Transport zu verlangen. Die Eisenbahn kann vielmehr, auch wenn sich der Absender zu dem Anerkenntnisse ꝛc. erbietet, die Annahme verweigern; sie muß dies sogar, wenn es sich um polizeiliche oder um Vorschriften über ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zum Transport zugelassene Gegenstände handelt. (Verk.-Ord. § 50 Anm. 171 S. 218.) Vgl. hierzu Allg. Zus.-Best. I—IV (S. 294—296) zum § 58 Verk.-Ord.

Das Formular der Anerkenntniß-Erklärung ist durch Anlage E der Verk.-Ord. vorgeschrieben. (s. Anhang Anlage E.)

Vgl. hierzu Allg. Zus.-Best. zum § 58 Abs. 1 Verk.-Ord. Ziff. I—II; und ferner Allg. Abf.-Vorschr. § 24 Abs. 3: „Wird Frachtgut, dessen Natur zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport eine Verpackung nöthig macht, unverpackt oder in mangelhafter Verpackung aufgeliefert, so hat die Güter-Abfertigungsstelle zu beurtheilen, ob die Annahme zur Beförderung gemäß § 58 Abs. 2 der Verk.-Ord. und den hierzu

gegebenen Zusatzbestimmungen gegen Ausstellung einer Erklärung nach Anlage E zur Verk.-Ord. geschehen kann. In diesem Falle hat der Absender auch auf dem Frachtbriefe selbst das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anzuerkennen." Das Anerkenntniß braucht, wenn es in den Text des Frachtbriefes aufgenommen ist, einer besonderen Vollziehung nicht, anderenfalls muß es von derselben Person unterschrieben sein, welche den Frachtbrief als Absender vollzogen hat (bezw. von deren Bevollmächtigten). Derjenige, der den unterschriebenen Frachtbrief zur Bahn bringt, gilt nicht ohne Weiteres für ermächtigt, das Anerkenntniß und die Erklärung zu vollziehen.

Ueber die Ausstellung sogen. Generalreverse (Allgemeiner Erklärungen) bei häufigen Versendungen gleichartiger Güter durch denselben Absender bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr., § 24 Ziff. 4—9 Folgendes: „Auf besonderen Wunsch solcher Absender, welche mehrfach gleichartige Güter mit denselben Mängeln der Verpackung oder ohne Verpackung aufgeben, kann die Niederlegung einer Allgemeinen Erklärung an Stelle der vorbezeichneten Erklärung zugelassen werden. Ueber die Zulässigkeit entscheidet, sofern nicht Ausnahmen vorgeschrieben sind, der Vorsteher der Annahmestelle. Die Allgemeine Erklärung darf sich nur auf ein der Gattung nach ganz genau bezeichnetes Gut beziehen und hat entweder nur das Fehlen der Verpackung überhaupt oder nur dieselben regelmäßig wiederkehrenden Mängel der Verpackung unter Angabe ihrer Art zu bezeichnen. Die Annahmestellen haben in jedem Falle sorgfältig zu prüfen, ob Gattung und Verpackungsart des Gutes mit den Angaben der Allgemeinen Erklärung übereinstimmen. Bei Aufgabe von Gütern unter Bezugnahme auf die Allgemeine Erklärung ist jedesmal auf letztere durch einen Vermerk im Frachtbriefe hinzuweisen. Außerdem muß der Frachtbrief selbst das Anerkenntniß des Absenders über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung enthalten. Ist das nach Vorstehendem erforderliche Anerkenntniß des Absenders im Frachtbriefe nicht vorgedruckt oder nicht mit der gleichen Handschrift wie der Frachtbrief ausgestellt, so ist unterschriftliche Vollziehung durch den Absender erforderlich. Fehlt das Anerkenntniß im einzelnen Falle, so ist dasselbe entweder nachzuholen oder die Annahme zu beanstanden. Die Erklärungen und die Allgemeinen Erklärungen sind von der Annahmestelle sicher aufzubewahren. Die Muster zu den Erklärungen sind nach Maßgabe der hierüber erlassenen besonderen Vorschriften an das Publikum abzugeben." (In den Allg. Abf.-Vorschr. Anlage 10 ist ein bezügliches Muster vorgeschrieben.)

[246]) Abs. 3 Satz 1 bestimmt, daß für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, bezw. der Bahnverwaltung zu ersetzen hat. Hiernach hat Absender für Mängel der Verpackung in zwei Fällen unbedingt zu haften, nämlich: 1) wenn er äußerlich erkennbare Mängel in der im Abs. 2 (Anm. 245) bezeichneten Art bescheinigt hat; 2) wenn die Mängel äußerlich nicht erkennbar waren.

§ 58. Abs. 3. Satz 1.

Was den ersten Fall anlangt, so steht dem Wortlaut nach diese Be-

stimmung nicht ganz im Einklange mit dem korrespondirenden § 77 Abs. 1 Ziff. 2 der Verk.-Ordnung. Denn nach § 77 Abs. 1 Ziff. 2 haftet die Eisenbahn schon dann nicht (sondern der Absender), wenn nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (§ 58) die Güter unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, während nach § 58 Abs. 3 der Absender (also nicht die Eisenbahn) haftet, wenn die Mängel „derartig“ d. h. nach Abs. 2 des § 58 nicht nur auf dem Frachtbriefe, sondern noch außerdem durch besondere formularmäßige Erklärung bescheinigt sind. Es ist also nach § 58 ein zweifaches Anerkenntniß, nach § 77 nur ein einfaches Anerkenntniß des Absenders vorgeschrieben. Indeß dieser Widerspruch zwischen beiden Bestimmungen ist deshalb nur ein scheinbarer, weil für die Haftung des Absenders bezw. vice versa für die Nichthaftung (Haftbefreiung) der Eisenbahn allein das Anerkenntniß der Verpackungsmängel auf dem Frachtbriefe wesentlich ist (Art. 424 Abs. 1 Ziff. 2, H.-G.-B.). Die besondere Erklärung nach Formular, welche § 58 Abs. 2 noch „außerdem“ vorschreibt, hat — wie oben Anm. 245 S. 298) bereits erörtert — diese Rechtswirkung nicht. Der Absender haftet also (arg. Art. 424 Abs. 1 Ziff. 2 H.-G.-B. u. § 77 Abs. 1 Ziff. 2 Verk.-Ord., — wenn er das Anerkenntniß auf dem Frachtbriefe abgegeben hat, — sollte auch die besondere Erklärung nach Formular unterblieben oder nicht vorschriftsmäßig erfolgt sein.

In Betreff des zweiten Falles ist darauf zu verweisen, daß derselbe die nothwendige Konsequenz des Grundsatzes ist, daß die Eisenbahn für äußerlich nicht erkennbare Mängel nicht haftet, weil sich nach der Natur ihres Transportbetriebs ihre Prüfungspflicht nur auf die äußerlich wahrnehmbaren Mängel der Verpackung erstrecken kann, und es zu weit gehen bezw. dem Verkehrswesen widersprechen würde, wenn der Eisenbahn die Pflicht auferlegt sein sollte, ihre Kontrolle auch auf äußerlich nicht erkennbare — innere — Mängel der Verpackung zu erstrecken. Begrifflich ist jede Verpackung mangelhaft, die das darin enthaltene Gut gegen diejenigen Gefahren nicht schützt, welchen dasselbe seiner Natur nach beim Transport erfahrungsmäßig gewöhnlich und daher in voraussehbarer Weise durch die Art der Aufbewahrung, durch die Transportbewegung, durch Witterungseinflüsse, durch Auf-, An- und Abladen und dergl. ausgesetzt ist. Die Mängel der Verpackung sind „äußerlich nicht erkennbar“, wenn sie nach der Beschaffenheit der Außenseite der Emballage nicht wahrgenommen werden können.

In beiden vorbezeichneten Fällen hat der Absender zu haften, und zwar erläutern dies die folgenden Worte noch dahin: „und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen bezw. der Bahnverwaltung zu ersetzen.“ Es ist hiernach bestimmt, daß der Absender in den bezeichneten Fällen bei Beschädigungen nicht nur Schadensersatz von der Bahnverwaltung nicht verlangen darf, den ihm daraus entstehenden Schaden vielmehr selbst zu tragen, sondern auch der Bahnverwaltung den ihr daraus entstehenden Schaden zu ersetzen hat. Ein solcher Schaden kann eintreten einerseits dadurch, daß in Folge der mangelhaften Verpackung die Leute, Transportmittel, Magazine xc. der Eisenbahn beschädigt, verletzt, vernichtet (z. B. verbrannt) oder ihr Betrieb beein-

trächtigt und verhindert werden, andererseits dadurch, daß sie nach der ihr gemäß § 75 ff. obliegenden Haftpflicht genöthigt ist, dritten Personen — Bediensteten, Passagieren oder Versendern von Gütern — Schadensersatz zu leisten. Festzuhalten ist aber hierbei, daß dem Absender diese Haft- bezw. Schadensersatzpflicht nur obliegt für den „daraus" entstehenden Schaden, d. h. aus äußerlich erkennbaren Mängeln, welche auf dem Frachtbriefe anerkannt sind, und aus äußerlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung. Die Haftpflicht der Eisenbahn hört also nicht etwa gänzlich auf, sondern bleibt für alle andern Fälle gemäß § 75 ff. fortbestehen.

[247]) Es ist (oben S. 297) der Grundsatz erörtert worden, daß die Bahnverwaltung für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, welche sie sich nicht durch Anerkenntniß des Absenders hat bescheinigen lassen, haftet, weil sie entweder die Annahme zu verweigern oder sich durch das Verlangen eines derartigen Anerkenntnisses von der Haftpflicht zu befreien berechtigt ist, und daß sie, indem sie von beiden Befugnissen keinen Gebrauch macht, der Vermuthung Raum giebt, daß sie auf die Haftung des Absenders verzichte, und sich gewissermaßen in Verschulden setzt. Hiervon schafft Satz 2 des Abs. 3 eine Ausnahme, indem bestimmt ist, daß, obwohl die Ausstellung eines Anerkenntnisses nicht erfolgt ist, der Absender doch auch für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung haftet, „wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt." Diese Bestimmung entspricht der allgemeinen Rechtsregel, wonach Niemand aus einem arglistigen Verfahren einen Vortheil ziehen darf. Unter „arglistigem Verfahren" ist nur der dolus, die böse Absicht, zu verstehen, dagegen nicht bloße culpa (Verschulden), auch nicht culpa lata (grobes Verschulden). Die Haftung des Absenders bezw. die Liberirung der Bahn von der Haftpflicht im Falle der nicht erfolgten Bescheinigung äußerlich erkennbarer Mängel (Abs. 2) tritt aber nur in diesem einen Falle (des arglistigen Verfahrens) ein, wie die Worte: „so haftet der Absender . . . nur" aussprechen, in allen anderen Fällen ist bei nicht erfolgter Bescheinigung die Bahn haftpflichtig. Die Haftung des Absenders bei arglistigem Verfahren besteht auch hier darin, daß er nicht nur jeden daraus entstehenden Schaden tragen, sondern auch der Bahnverwaltung ersetzen muß (Anm. 246 S. 300)

§ 58. Abs. 3. Satz 2.

[248]) Abs. 4 u. 5 des § 58 enthalten Bestimmungen über die Bezeichnung (Signirung) von Stückgütern (nicht aller Güter, denn Wagenladungsgüter bedürfen keiner äußeren Bezeichnung) und dienen dem Zwecke, die häufigen, insbesondere bei starkem Verkehre vorkommenden Verschleppungen zu verhindern.

§ 58. Abs. 4.

Nach Abs. 4 sind Stückgüter in haltbarer, deutlicher und Verwechslungen ausschließender Weise genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbriefe äußerlich zu bezeichnen (signiren). Diese Vorschrift ist obligatorisch (s. dagegen Abs. 5), so daß weder die Eisenbahnen, noch die Absender von derselben absehen dürfen.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 23 Abs. 2, 3 u. 5 bestimmen hierzu: Vor der Uebernahme von Stückgut ist durch eine sorgfältige Vergleichung der Angaben im Frachtbriefe (vgl. § 51 Abs. 1d u. § 58 Abs. 4 der Verk.-Ord.) bezüglich der Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer die Ueber-



einstimmung derselben mit den zugehörigen Frachtstücken in Gegenwart des Auflieferers festzustellen. (Hierzu bemerken die bes. Zus.-Best. der Preuß. Staats-eisenb.: „Im Binnen- und Staatsbahn-Verkehr kann von der Angabe der Stückzahl und der Bezeichnung der einzelnen Stücke in dem Falle abgesehen werden, wenn die zu einem Frachtbriefe gehörige Stückgutsendung einen ganzen Wagen füllt. Wegen Bezeichnung und Bezettelung der zum Ausnahmetarif für Stückgüter über See abzufertigenden Sendungen wird auf die Bestimmungen der verschiedenen Tarife für den Verkehr mit den Seehafenplätzen verwiesen.). Diejenigen Gegenstände, auf welchen sich ihrer Beschaffenheit nach die vorgeschriebene Bezeichnung (Signirung) — vgl. § 58 Abs. 4 d. Verk.-Ord. — nicht anbringen läßt, sind zu diesem Zwecke mit Täfelchen von Holz oder Pappe oder dergl. zu versehen oder in sonst geeigneter Weise kenntlich zu machen. Güter, welche unter Zoll- oder Steuer-Kontrole stehen, sind nur dann anzunehmen, wenn die äußere Beschaffenheit mit den Angaben in den Begleitpapieren übereinstimmt und der zollamtliche Verschluß — Plombe, Siegel, Vorlegeschloß 2c. — unverletzt ist.

§ 58 Abs. 5. [249]) Abs. 5 gewährt der Eisenbahn das Recht zu verlangen, daß Stückgüter vom Absender mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen werden, sofern deren Beschaffenheit dies ohne Schwierigkeit gestattet. Diese Vorschrift ist — im Gegensatz zu derjenigen des Abs. 4 — nur fakultativ; die Eisenbahn kann es vom Absender verlangen, aber sie braucht es nicht und ist dazu nicht verpflichtet. Wohl aber muß der Absender die Bezeichnung bewirken, wenn es die Eisenbahn verlangt. (Thöl III S. 120, Schott S. 479, Endemann, R. d. Eisenb., S. 533). Diese Bestimmungen werden aber vorschriftsmäßig für alle Stückgüter durchgeführt, mit der Maßgabe, daß der Absender die Bezeichnung mit der Bestimmungsstation zwar unterlassen darf, ohne daß die Annahme des Guts deshalb verweigert werden soll, daß aber alsdann die Bezeichnung von der Güterabfertigungsstelle der Annahmestation gegen Erhebung einer tarifarisch festgesetzten Gebühr ausgeführt wird, wenn die Beschaffenheit der Güter dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet. Bei den in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Gütern besteht die Verpflichtung, die Güter mit der Bestimmungsstation zu bezeichnen, jedoch nicht, soweit nicht die besonderen Bestimmungen einzelner Bahnen dies vorschreiben. (Allg. Zus.-Best. V z. § 58 Verk.-Ord. s. S. 296. Die Allg. Abf.-Vorschr., § 23 Ziff. 2 u. 3 bestimmen: „Wegen der dem Absender obliegenden Bezeichnung der Stückgüter mit der Bestimmungsstation sind die Vorschriften in § 58 Abs. 5 der Verk.-Ord. nebst Zusatzbestimmung V genau zu beachten. Fässer, in welchen Oel, Petroleum, oder sonstige fette Flüssigkeiten versandt werden, müssen bei der Auflieferung als Stückgut vorzugsweise deutlich mit der Bestimmungsstation bezeichnet sein, um Verwechselungen der gleichartigen Fässer zu verhüten. Die Absender sind dazu anzuhalten, und ist die Bezeichnung mittelst Farbe auf einem Boden der Fässer zu empfehlen. Stückgüter sind bei der Annahme bahnseitig mit einem Beklebezettel zu versehen, welcher die Versandbahn, die Abgangsstation und den Tag der Annahme enthalten muß. Eine Ausnahme hiervon ist nur gestattet bei Sendungen, welche aus

einer größeren Anzahl kleiner gleichartiger Frachtstücke bestehen (z. B. eiserne Töpfe, Schaufeln, Mulden 2c). In diesen Fällen sind nur einige Stücke zu bezetteln. (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatseisenb.: Die bahnseitige Bezettelung findet nicht statt, wenn die zu einem Frachtbriefe gehörige Stückgutsendung einen ganzen Wagen füllt.) Ob und inwieweit die Bestimmungs- oder Kartirungsstation in die Beklebezettel einzutragen ist, bleibt den Anordnungen jeder einzelnen Verwaltung überlassen. Vgl. die vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande herausgegebenen Vorschriften über die Bezettelung der Einzelstückgüter und beladenen Wagen. (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatseisenb.: In die Beklebezettel ist die Bestimmungsstation einzutragen, soweit nicht letztere auf den Frachtstücken selbst deutlich angegeben ist.) Für diejenigen Stückgüter, deren Auflieferung in den Seehafenplätzen ohne Bezeichnung der Bestimmungsstation gestattet ist (vgl. Zus.-Best. V zu § 58 der Verk.-Ord.), müssen die Beklebezettel in jedem Falle bahnseitig mit dem Namen der Bestimmungsstation versehen werden.

§ 59.

Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistische Vorschriften.[250])

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind.[251]) Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.[252])

(2) Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.[253])

(3) Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Spediteur übertragen oder gegen eine im Tarif festzusetzende Gebühr selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Spediteurs.[254])

(4) Falls der Absender eine Art der Abfertigung beantragt hat, welche im gegebenen Falle nicht zulässig ist, so hat die Eisenbahn diejenige Abfertigung zu veranlassen, welche sie für das Interesse des Absenders am vortheilhaftesten erachtet. Der Absender ist hiervon zu benachrichtigen.[255])

(5) Der Verfügungsberechtigte kann der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten

beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.[256])

(6) Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.[257])

I. Güter, deren zollamtlicher Verschluss verletzt oder mangelhaft ist, werden zur Beförderung nicht angenommen.

II. Mit Begleitschein des deutschen Zollgebiets versehene Güter, welche nach den Frachtbriefen einen ausserhalb des deutschen Zollgebiets gelegenen Bestimmungsort haben und direkt dahin adressirt sind, werden in solchen Fällen, in welchen der Begleitschein nicht auf das betreffende Ausgangszollamt gestellt ist, zur Beförderung nicht zugelassen.

III. Unter zollamtlichem Verschluss angekommene Güter sowie Güter mit Begleitschein I werden nebst den dazu gehörigen Urkunden dem zuständigen Zoll- oder Steueramte durch die Eisenbahn auf Kosten des Empfängers vorgeführt, wenn letzterem nicht selbst die Vorführung gegen Sicherheitsleistung überlassen wird.

IV. Güter, welche auf einen von einer Eisenbahn ausgewirkten Begleitschein II abgefertigt sind, werden dem Empfänger nicht eher ausgeliefert, als bis derselbe durch Vorlegung der Zollquittung die Erledigung des Begleitscheins nachgewiesen hat.

V. Für Güter, welche unter Zollverschluss gehen müssen, können offene Wagen nur dann verwendet werden, wenn der Absender für Deckung der Wagen in einer den zoll- und steueramtlichen Vorschriften genügenden Weise sorgt. In welchen Fällen offene Wagen in der Richtung von oder nach dem Zollauslande auch ohne Decken verwendet werden können, richtet sich nach den Anforderungen der Zollverwaltung.

VI. Die Gebühren für die zoll- und steueramtliche Abfertigung der Güter, soweit dieselbe durch die Eisenbahn bewirkt wird, werden nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.

(7) Bezüglich der Güter, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein-, aus- oder durchgeführt werden, sind die reichsgesetz-

lichen Bestimmungen, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, und die dazu erlassenen Ausführungsvorschriften zu beachten. Die Beschaffung der nach diesem Gesetz erforderlichen Anmeldescheine in Betreff der Ein-, Aus- und Durchfuhr liegt dem Absender beziehungsweise Empfänger ob. Sofern solche eisenbahnseitig bewirkt wird, kommen dafür die im Tarif festzusetzenden Gebühren zur Erhebung. Anmeldescheine, welche mit dem Stempel des Kaiserlichen Statistischen Amts nicht versehen sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zuvorigen Abstempelung seitens der Eisenbahn gegen die im Tarif festzusetzende Gebühr.[258])

VII. Die Gebühren für die Beschaffung der Anmeldescheine oder für die Abstempelung letzterer werden nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.

[250]) § 59 enthält die für den Eisenbahntransport maßgebenden Bestimmungen über die Beobachtung der Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften. Nach dem H.-G.-B. gehört weder die Beschaffung der Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Begleitpapiere, noch die Besorgung der zoll- und steueramtlichen Behandlung des Guts zu den Pflichten des Frachtführers. Das Gesetz geht davon aus, daß der Frachtführer lediglich den Frachtvertrag zu erfüllen hat, dessen wesentlichen Inhalt der Transport des Guts, die Fortbewegung von Ort zu Ort bildet. Alle Handlungen dagegen, welche dazu dienen, das Gut transportbereit, d. h. für den Beförderungsakt fähig zu machen, sind Sache des Absenders. Demgemäß bestimmt das H.-G.-B. (Art. 393 Satz 1), daß der Absender verpflichtet ist, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, den Frachtführer in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere zu setzen. (Endemann S. 724, 730. v. Hahn II S. 585. Puchelt II S. 456. Thöl III § 12, § 63. Schott S. 397. Wehrmann S. 54 f. Ruckdeschel S. 69.) Aus dieser Verbindlichkeit ergiebt sich aber die des Weiteren im H.-G.-B. (Art. 393 Satz 2) dem Absender auferlegte Pflicht, dem Frachtführer, sofern nicht diesem selbst ein Verschulden zur Last fällt, für alle Strafen und Schäden, welche denselben wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen, zu haften. (Keyßner S. 441. Anschütz und v. Völdernborff III S. 430. Makower S. 505. Staub, 2. Aufl., S. 954.) Es war nothwendig, diese Folgerung ausdrücklich auszusprechen, weil nach den meisten Zollgesetzgebungen unmittelbar der Frachtführer als der Produzent der unrichtigen oder unzulänglichen Begleitpapiere, nicht aber der Absender, den ersterer nur vertritt, zur Verantwortung gezogen und mit der gesetzlichen Strafe belegt wird, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob er wirklich der Schuldige ist oder nicht, und Zweifel darüber entstehen könnten, ob

§ 59.

dem Frachtführer ein Regreß gegen den Absender zustehe, namentlich wenn auch dieser frei von Schuld ist.

§ 59 der Verk.-Ord. präzisirt und ergänzt einerseits diese Pflichten des Absenders in Bezug auf die Begleitpapiere, weist aber auch andererseits der Eisenbahn in Anlehnung an den Art. 10 des internationalen Uebereinkommens die ihr nach dem H.-G.-B. nicht zustehende Obliegenheit zu, die Zoll-, Steuer- und Polizei-Vorschriften unterwegs zu erfüllen.

§ 59. Abs. 1. Satz 1.

251) Nach Abs. 1 Satz 1 ist der Absender verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizei-Vorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Vgl. hierzu Allg. Zus.-Best. zum § 59 I—VI (S. 304.) Ferner bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Abs. 1—3, daß die Güter-Abfertigungsstelle darauf zu achten hat, daß dem Frachtbriefe die Begleitpapiere beigegeben und in dem Frachtbriefe an der hierfür vorgesehenen Stelle verzeichnet werden. Soweit tarifarische Vorschriften nicht entgegenstehen, ist jeder unter Zoll- oder Steuerkontrole stehenden Wagenladung je ein besonderer Frachtbrief und je eine besondere Deklaration (Ladungsverzeichniß u. s. w.) beizugeben. Als eine Wagenladung im Sinne dieser Bestimmung haben auch solche Ladungen zu gelten, welche wegen der Natur des Gutes (Langholz u. s. w.) die Verladung auf zwei Wagen erfordern, oder welche beim Mangel von Wagen mit 10000 kg Ladegewicht auf zwei Wagen mit geringerem Ladegewicht verladen worden sind. Dementsprechend ist dahin zu wirken, daß auch seitens der Zoll- und Steuer-Verwaltung zu jedem Wagen ein besonderes Zoll- und Steuer-Dokument (Begleitschein, Begleitzettel) ausgefertigt wird, soweit nicht bei Zucker- und Salzsendungen eine Ausnahme zugelassen ist (vgl. Abs. 4—6 eod.)

Die Aushändigung der Begleitpapiere an die Eisenbahn muß nach Satz 1 bei der Uebergabe des Frachtbriefs geschehen. Die Uebergabe der Begleitpapiere darf also nicht früher oder später, sondern muß gleichzeitig mit der Uebergabe des Frachtbriefs erfolgen. Die Annahme des Frachtbriefs ohne die erforderlichen Begleitpapiere kann daher verweigert werden. (v. Hahn II S. 585.) Desgleichen darf die Annahme von Frachtgütern verweigert werden, wenn sie inhaltlich der Begleitpapiere unter Zollverschluß gelegen haben und dieser mangelhaft oder verletzt ist (Allg. Zus.-Best. I zum § 59 Verk.-Ord.), ferner solcher Güter, welche nicht binnen der durch die Zollpapiere festgesetzten Frist die zur Erledigung bestimmte Station erreichen können. Für Güter, welche unter Zollverschluß gehen müssen, können offene Wagen nur dann verwendet werden, wenn der Absender für Deckung der Wagen in einer den zoll- und steueramtlichen Vorschriften genügenden Weise sorgt. In welchen Fällen offene Wagen in der Richtung von oder nach dem Zollvereinslande auch ohne Decken verwendet werden können, ergeben die Zollvorschriften. (Allg. Zus.-Best. V.) Mit Begleitschein des Zollvereins versehene Güter, welche nach den Frachtbriefen einen außerhalb des Zollvereins gelegenen Bestimmungsort haben und direkt dahin adressirt sind, werden in solchen Fällen, wo der Begleitschein nicht auf das betreffende

Ausgangszollamt gestellt ist, zur Beförderung nicht zugelassen. (Allg. Zus.-Best. II.) Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Ziff. 7: „Die in den Begleitpapieren vorgefundenen Mängel oder Unvollständigkeiten sind vor der Uebernahme von dem Absender zu beseitigen. Hierbei haben sich die Beamten möglichst entgegenkommend zu verhalten. Beispielsweise ist die Verlängerung der Erledigungsfrist zunächst zu erwirken, wenn diese nach den Begleitpapieren so kurz bemessen, daß innerhalb derselben die Erledigungsstation nicht zu erreichen ist."

Die Eisenbahn ist, wenn ihr die Papiere nicht in gehöriger Form und rechtzeitig mit dem Frachtbriefe zugestellt werden, nicht verpflichtet, den Transport zu übernehmen. (Puchelt II S. 456. Thöl III S. 20.) Andererseits dürfen die Bahnen aber auch nicht weitergehende Anforderungen stellen, als sie in den Zollgesetzen gegeben sind. So hat z. B. das R.-E.-A. bestimmt, daß, wenn von ausländischen Zollgesetzen die Zolldeklaration auf dem Frachtbriefe in der bezüglichen ausländischen Sprache vorgeschrieben ist, der Absender diese Vorschrift zu erfüllen hat. Ist dies jedoch nicht vorgeschrieben, so sind die Eisenbahnverwaltungen zu dem Verlangen der Deklaration in ausländischer Sprache nicht befugt. (Verf. d. R.-E.-A. 1. April 1877 Nr. 2004.) Damit hängt die Pflicht des Absenders eng zusammen, in den Frachtbrief ein genaues Verzeichniß dieser Papiere aufzunehmen. (Verk.-Ord. § 51 Abs. 1 lit. b. s. oben Anm. 186 S. 238.) Die Pflicht erstreckt sich auf die Papiere zur Erfüllung aller Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, sowohl des Inlandes wie des Auslandes, und jeder Art (sanitäts-, wohlfahrtspolizeiliche ꝛc.) und an jedem Orte vor der Ablieferung an den Empfänger (Versandstation, unterwegs, Bestimmungsstation), nicht aber nach der Ablieferung an denselben. Die für den Eisenbahnverkehr Deutschlands in Betracht kommenden Zoll- und Steuervorschriften enthalten: a) das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 (§§ 59—73, 95, 96, 131, 133, 136, 143, 153); b) das Regulativ für die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektentransports auf den Eisenbahnen vom 1. Februar 1870; c) das Begleitscheinregulativ vom 1. Februar 1870 nebst Ergänzungsbestimmungen; d) das Niederlageregulativ vom 1. Februar 1870; e) das Zolltarifgesetz vom $\frac{\text{15. Juli 1879}}{\text{22. Mai 1885}}$ mit den von den einzelnen Verwaltungen hierzu erlassenen Erläuterungsbestimmungen; f) das Gesetz vom 18. April 1886, betreffend einen Zusatz zu § 5 des Zolltarifgesetzes vom $\frac{\text{15. Juli 1879}}{\text{22. Mai 1885}}$ Hinsichtlich der Anmeldescheine bei Gütern, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebietes ein-, aus- oder durchgeführt werden und der Anmeldepflicht unterliegen, wird auf das Gesetz vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, sowie auf die von den Verwaltungen hierzu erlassene Instruktion verwiesen. Wegen Ermittelung des zollpflichtigen Gewichts der in Wagenladungen eingehenden Massengüter vgl. den Erlaß des Reichs-Eisenbahnamts vom 21. März 1884 (E.-B.-Bl. S. 226). Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Ziff. 9 und die dort angeführte, vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande herausgegebene Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden

Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften, mit einem Anhange, enthaltend Vorschriften, betr. den Verkehr mit steuerpflichtigen Gegenständen innerhalb des Deutschen Reiches (Hannover, 1892).

§ 59. Abs. 1. Satz 2. [252]) Nach Abs. 1 Satz 2 haftet der Absender der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen. Der Absender hat aber nicht nur selbst allen daraus entstehenden Schaden (Konfiskation 2c.) zu tragen, sondern muß der Bahn auch den erwachsenden Schaden (Strafen, Verzug, Konfiskation, Kosten der Ausladung 2c.) ersetzen. Der Absender hat der Eisenbahn die Zollstrafe zu erlegen, ohne daß diese den Beweis der Zahlung zu führen hat, denn sie hat den Liberirungsanspruch und braucht die Zollstrafe nicht vorzuschießen. (R.-O.-H.-G.-Entsch. Bd. 13 S. 6.) Von besonderer Wichtigkeit ist hier das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 (Bund.-Ges.-Bl. 1869 Nr. 30 S. 317), vornehmlich §§ 59—73, 94—96, 134—165. Dasselbe setzt in seinen §§ 134—152 die Strafen wegen Zuwiderhandlungen gegen die das Zollwesen betreffenden gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften fest, giebt sodann im § 153 eine allgemeine Bestimmung über die subsidiäre Haftpflicht der Dienstherren, Eisenbahnverwaltungen, Dampfschifffahrtsgesellschaften 2c. für Geldbußen, Zollgefälle und Prozeßkosten und läßt in den §§ 154—157 einige besondere Bestimmungen über Konfiskation folgen.

Betreffs der Feststellung des Thatbestandes von Zollvergehen und ihrer Bestrafung geht das Vereinszollgesetz im Allgemeinen von dem Prinzipe aus (§ 137), daß das Dasein der in Rede stehenden Vergehen und die Anwendung der Strafe derselben lediglich durch die im Gesetze bezeichneten Thatsachen begründet wird. Kann jedoch der Angeschuldigte nachweisen, daß er eine Kontrebande oder Defraudation nicht habe verüben können oder eine solche nicht beabsichtigt gewesen sei, so findet nur eine Ordnungsstrafe (§ 52) statt, und zwar genügt es, daß der Angeschuldigte darthut, er selbst habe eine Zolldefraude nicht beabsichtigt; es bedarf nicht noch des weiteren Beweises, daß überhaupt von keiner Seite, insbesondere auch nicht von Seiten seines Auftraggebers eine Defraudation beabsichtigt gewesen sei. (R.-G., Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 461.) Die Strafe aus § 137 Abs. 2 wird aber lediglich durch die Thatsache der unrichtigen Deklaration verwirkt; sie trifft zunächst den zur Deklaration verpflichteten Waarenführer (§ 23), welcher auch für die ihm vom Befrachter mitgegebenen unrichtigen Frachtbriefe u. s. w. der Zollstelle verantwortlich ist und seinen Schutz, soweit es sich um Bevollmächtigte der Eisenbahnverwaltung handelt (§ 63), im § 59 Verk.-Ord. finden muß, wonach der Absender der Eisenbahn — Vereinszollgesetz § 153 Ziffer 2 — für die Geldstrafen haftet, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Mangel der Begleitpapiere treffen, H.-G.-B. Art. 393. (R.-G., Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 82.) Die Eisenbahn ist nach § 153 Ziff. 2 subsidiär verhaftet für die Geldbußen, Zollgefälle und Prozeßkosten, welche ihre Angestellten und Bevollmächtigten aus der Verletzung der Zollgesetze 2c. treffen. Weist sie nach, daß das Zollvergehen ohne ihr Wissen verübt worden, so haftet sie nur für die Zollgefälle. Auch erstreckt sich

ihre subsidiäre Haftung nicht auf die an die Stelle der Konfiskation tretenden Geldverurtheilungen (§ 155). (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 16 S. 30.) Ist der Inhalt unbekannt geblieben, so ist nur Konfiskation oder Werthersatz aus § 155, nicht aber die Verurtheilung zu einer Geldbuße aus § 135 möglich. (Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 44.) Wenn gegenüber dem Angeschuldigten der die Zolldefraudationsstrafe aussprechende Strafbescheid der Verwaltungsbehörde rechtskräftig geworden ist, so darf doch der subsidiarisch Verpflichtete vor Gericht geltend machen, daß der Angeschuldigte nicht eine Defraudations-, sondern nur eine Ordnungsstrafe verwirkt habe. In diesem Falle kann die subsidiarische Verhaftung auf den Betrag der nach Auffassung des Gerichts verwirkten Ordnungsstrafe eingeschränkt werden. Die Vorschrift des § 59 des Preuß. Ges. wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen vom 23. Januar 1838 ist aufgehoben. (R.-G. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 177.) Die Vergehen der Kontrebande und der Defraudation (§§ 134, 135) verjähren nach § 164 in drei Jahren, Ordnungswidrigkeiten in einem Jahre vom Begehungstage, der Anspruch auf Nachzahlung defraudirter Gefälle in 5 Jahren. Die dreijährige Verjährung der Zolldefraudationen erstreckt sich auch auf solche, welche nach dem Strafmaße des § 164 als Uebertretungen erscheinen. Neben der dreijährigen Verjährungsfrist des § 164 besteht nicht noch die dreimonatige des § 167 Abs. 3 St.-G.-B. für diejenigen Defraudationen, welche mit einer höheren, als einer Geldstrafe von 150 Mark nicht bedroht sind. (R.-G. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 391.) Ueber die Ordnungsstrafe für Verletzung des zollamtlichen Waarenverschlusses (§§ 94—96) trifft § 151 Bestimmung.

Im Eisenbahnverkehre hat derjenige Angestellte die Funktion eines Waarenführers, welcher Namens der Eisenbahn den Gegenstand des Transportes in seiner Gewahrsam hat. Sind an einem Eisenbahntransporte nacheinander verschiedene Bevollmächtigte der Bahnverwaltung betheiligt, so trägt der Waarenführer für die Unverletztheit des zollamtlichen Verschlusses auf so lange die Verantwortlichkeit, als er nicht den Bestimmungen der Eisenbahn gemäß die Waare einem anderen bevollmächtigten Waarenführer übergeben oder dem Zollamte zugeführt hat. Eine nähere Bezeichnung dieser haftbaren Personen enthält weder das Zollgesetz, noch das Begleitscheinregulativ, noch das Regulativ für die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektentransportes auf den Eisenbahnen (Centralbl. der Abgabenverwalt. 1870 S. 86); das zuletztgenannte Regulativ spricht nur von dem „Zugführer oder sonstigen Bevollmächtigten der Eisenbahnverwaltung" (§ 21 Abs. 2, vgl. § 27 Abs. 2, § 33). Daraus ergiebt sich, daß für die Anwendung des § 151 V.-Z.-G.'s in jedem einzelnen Falle zu prüfen ist, welcher der Eisenbahnangestellten nach der von der Bahnverwaltung generell oder speziell getroffenen Anordnung im entscheidenden Zeitpunkte als Bevollmächtigter der Bahnverwaltung die Gewahrsam an den zollpflichtigen Gegenständen hatte. Für die Frage, wer als letzter Waarenführer anzusehen, kann nur der Zeitpunkt der Schlußabfertigung und, bei vorheriger Entdeckung der Verletzung des Verschlusses, der Zeitpunkt der Entdeckung maßgebend sein. Darnach ist

nicht nothwendig, daß stets der letzte Zugführer oder Packmeister verantwortlich ist. (Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 41.)

Nach § 159 tritt, wenn eine Kontrebande oder Zolldefraudation mittelst Fälschung eines amtlichen Waarenverschlusses verübt wird, neben der Strafe des verübten Zollvergehens die durch die Landesgesetze für die Fälschung öffentlicher Urkunden festgesetzte Strafe ein. Darnach fällt der zollamtliche Waarenverschluß (z. B. Plombenverschluß) unter den Begriff der öffentlichen Urkunde, und die fälschliche Herstellung oder Verfälschung eines solchen ist Urkundenfälschung (§ 267 St.-G.-B.). (Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 347.)

Vgl. noch über die Straflosigkeit von Vergehen gegen die Zollgesetze des Auslandes: R.-G. eod. Bd. 5 S. 29 und über das Erforderniß des Strafantrages und Auslegung ders. b. Zuwiderhandlungen gegen die österr.-ungar. Zollgesetze (Reichs-Ges. v. 17. Juli 1881, R.-G.-Bl. S. 247): R.-G. eod. Bd. 5. S. 61.

Die Haftpflicht des Absenders fällt nur fort, wenn der Eisenbahn selbst ein Verschulden zur Last fällt, z. B. wenn sie die ihr vollständig und richtig beigegebenen Papiere vergißt, schlecht bewahrt, beschädigt, vernichtet, die ihr nach Maßgabe des konkreten Falles mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu ertheilende Belehrung und Auskunft nicht ertheilt, ihr zur Mittheilung an das Publikum aufgegebene Vorschriften nicht bekannt macht 2c. Alles dies ist Thatfrage, event. entscheidet richterliches Ermessen. Im Falle des Verschuldens der Bahn haftet ihr der Absender nicht, sondern muß sie diesem haften und kann den ihr entstehenden Schaden nicht von ihm ersetzt verlangen. (Hahn II 586. Puchelt II S. 456. Staub S. 954. Endemann, H.-R., S. 724. Thöl III S. 20. Ruckdeschel S. 73.) „Die Eisenbahn ist dafür verantwortlich, daß die Begleitpapiere nicht verloren gehen, sondern an die zuständige Stelle zur Ablieferung gelangen.“ (Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Ziff. 8.)

Bei konkurrirendem Verschulden der Bahn und des Absenders ist nach allgemeinem Landesrecht über die Haftpflicht zu entscheiden. Bei Zufall oder höherer Gewalt haftet der Absender, da ihn nur Verschulden der Bahn von der Haftung befreit.

§ 59. Abs. 2. [253]) Nach Abs. 2 liegt der Eisenbahn eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit der Begleitpapiere nicht ob. Mithin kann aus der Unterlassung der Prüfung ein Verschulden der Bahn nicht hergeleitet werden. Sie verletzt ihre Pflicht nicht, wenn sie unrichtige oder unvollständige Papiere annimmt. Sie ist aber zur Prüfung berechtigt, und kann unvollständige und unrichtige Papiere zurückweisen. Dagegen sind die weiteren Verbindlichkeiten der Eisenbahn betreffs der Begleitpapiere nicht abgelehnt. Sie hat somit die sich aus dem Wesen des Frachtvertrages ergebende Pflicht, die Begleitpapiere zu verwahren und dafür zu sorgen, daß dieselben in Begleitung der bezüglichen Güter bleiben und an die zuständige Stelle zur Ablieferung gelangen. Haben also ihre Leute die richtig übergebenen Papiere vergessen, von den Gütern getrennt, beschädigt, verloren 2c., so geht die Bahn ihres Regreßrechtes verlustig und haftet umgekehrt dem Absender für den ihm

daraus entstehenden Schaden. (Allg. Abf.-Vorschr. § 28 Abs. 8.) Auch ist sie nicht von der Pflicht entbunden, auf Befragen den Absendern mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers Auskunft oder Belehrung zu ertheilen oder die ihr zur Mittheilung an das Publikum aufgegebenen Vorschriften diesem bekannt zu machen.

[254]) Während die Beschaffung und Beigabe der erforderlichen Begleitpapiere Sache des Absenders ist, sind gemäß Abs. 3 die Zoll-, Steuer- und Polizei-Vorschriften, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn zu erfüllen. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Spediteur übertragen oder gegen eine im Tarif festzusetzende Gebühr selbst übernehmen. Zur Erfüllung dieser Vorschriften ist die Eisenbahn allein sowohl berechtigt wie verpflichtet, jedoch unter der sich aus Abs. 1 und 2 von selbst ergebenden Voraussetzung, daß sie diese Verpflichtung nur soweit zu erfüllen braucht, als ihr richtige und vollständige Begleitpapiere vom Absender übergeben sind. Ferner besteht die Verpflichtung nur, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, d. h. von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung an den Empfänger, also weder vorher noch nachher. Die Eisenbahn ist für die Erfüllung dieser Pflicht verantwortlich, gleichviel ob sie dieselbe selbst durch ihre Leute, Bevollmächtigte 2c. übernimmt oder auf einen Spediteur überträgt. Eine Uebertragung auf andere Personen, auf den Absender oder Empfänger, ist ausgeschlossen, abgesehen von dem im § 59 Abs. 6 bezeichneten Falle (Anm. 257 S. 312). In beiden Fällen — bei Selbstübernahme oder Uebertragung auf einen Spediteur — hat die Eisenbahn die Verpflichtung eines Spediteurs nach Maßgabe des Handelsgesetzbuchs (Art. 380). Dem Absender 2c. haftet nur die Eisenbahn, gleichviel, ob sie die Aufgabe selbst übernommen oder einem Spediteur übertragen hat. § 59. Abs. 3.

[255]) Abs. 4 bestimmt, daß, falls der Absender eine Art der Abfertigung beantragt hat, welche im gegebenen Falle nicht zuläſſig ist, die Eisenbahn diejenige Abfertigung zu veranlassen hat, welche sie für das Interesse des Absenders am vortheilhaftesten erachtet. Der Absender ist hiervon zu benachrichtigen. Die Eisenbahn ist zu diesen Maßnahmen berechtigt und verpflichtet; sie kann und muß einen derartigen unzulässigen Antrag unausgeführt lassen und anstatt der beantragten diejenige Abfertigung für den Absender wählen, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten (d. h. am billigsten, kürzesten 2c.) hält. Die Eisenbahn ist also weder an den von ihr als unzulässig erkannten Antrag des Absenders gebunden, noch hat sie ihm aus diesem Grunde das Gut zurückzustellen oder einen anderen Antrag von ihm einzuholen. Sie ist vielmehr beauftragt, für ihn zu handeln, und hat ihm von dem Veranlaßten nur Kenntniß zu geben, ohne daß ihr aus einer thatsächlich nicht vortheilhaften Wahl ein Vorwurf gemacht werden darf. Für die Wahl hat sie nur die Haftpflicht des Spediteurs (Art. 380 H.-G.-B.) zu prästiren. § 59. Abs. 4.

[256]) Nach Abs. 5 kann der Verfügungsberechtigte (s. § 61 Anm. 299 S. 349) der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Fracht- § 59. Abs. 5.

briefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Guts zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Durch diese aus Zweckmäßigkeitsgründen dem Verfügungsberechtigten eingeräumte Befugniß wird die Pflicht und das Recht der Eisenbahn zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften in keiner Weise berührt. Der Bevollmächtigte muß als solcher im Frachtbriefe bezeichnet sein. Eine andere Form der Bevollmächtigung ist nicht zulässig. Der Verfügungsberechtigte ist nicht von Amtswegen zuzuziehen, vielmehr ist es seine Sache, sich zur Zollbehandlung zu melden und derselben beizuwohnen. Auch begründet diese Befugniß nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen. Diese bleibt vielmehr das alleinige Recht der Eisenbahn.

§ 59. Abs. 6. [257]) Nur bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht in Gemäßheit des Abs. 6 dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist. Dies ist die einzige Ausnahme von der Regel, daß die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften der Eisenbahn obliegt, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, also von der Annahme bis zur Ablieferuug an den Empfänger. Der Empfänger soll schon vorher, nämlich bei der Ankunft des Guts am Bestimmungsorte, berechtigt sein, die zoll- und steueramtliche Behandlung mangels entgegenstehender Bestimmung im Frachtbriefe zu besorgen; doch hat er nur das Recht, nicht die Pflicht. Uebt der Empfänger das Recht nicht aus, so bleibt die Eisenbahn zur Vornahme der Zollbehandlung verpflichtet. Das Recht muß der Empfänger bei der Ankunft des Guts am Bestimmungsorte ausüben. Späterhin ist er hierzu nicht berechtigt. Das Recht des Empfängers ist nicht, wie das vorerörterte Beiwohnungsrecht, von dem Verfügungsrecht abhängig, es beschränkt sich ferner auf die zoll- und steueramtliche Behandlung, erstreckt sich mithin nicht auf die Erfüllung der Polizei- und statistischen Vorschriften.

§ 59. Abs. 7. [258]) Abs. 7 verweist bezüglich der Güter, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebietes ein-, aus- oder durchgeführt werden, auf die Beachtung der reichsgesetzlichen Bestimmungen, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs und der dazu erlassenen Ausführungsvorschriften. (Es wird hinsichtlich derselben auf Anm. 251 S. 307 Bezug genommen.) Es ist ferner in Uebereinstimmung mit Abs. 1 (s. S. 306) der Grundsatz ausgesprochen, daß auch die Beschaffung der nach diesem Gesetze erforderlichen Anmeldescheine in Betreff der Ein-, Aus- und Durchfuhr dem Absender bezw. Empfänger — also nicht der Eisenbahn — obliegt. Es gelten mithin die bereits bei Abs. 1 S. 306 ff. erörterten Normen auch hier. Aus der grundsätzlichen Verpflichtung des Absenders 2c. zur Beschaffung dieser Scheine folgt, daß, wenn die Eisenbahn dieselbe übernimmt, der Absender 2c. die im Tarife festzusetzende Gebühr (s. Allg. Zus.-Best. VII) zu entrichten hat. Die Gebühr muß aber im Tarife festgesetzt sein; anderenfalls darf eine solche nicht erhoben werden. Dasselbe gilt für die bahnseitige Feststellung der Uebereinstimmung solcher Anmeldescheine mit dem vorgeschriebenen Formular, welche mit dem Stempel des Kaiserl. Statistischen Amtes nicht versehen sind.

§ 60.

Berechnung der Fracht.[259])

(1) Die Grundsätze für die Frachtberechnung sind im Tarife (§ 7) anzugeben.[260])

I. Die Grundsätze für die Frachtberechnung finden sich unter B I der Allgemeinen Tarifvorschriften.

(2) Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden, insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Ausbesserungen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.[261]) Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.[262])

(3) Wenn die Eisenbahn die Güter von der Behausung des Absenders abholen oder aus Schiffen löschen läßt, oder an die Behausung des Empfängers oder an einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w., bringen läßt, so sind die durch die Tarife oder durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machenden Gebühren hierfür zu entrichten.[263]) Der Rollfuhrmann hat seinen Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.[264])

II. An- und Abfuhrgebühren sind in den Tarifsätzen überall nicht enthalten und werden daher da, wo die Eisenbahn die An- und Abfuhr durch eigenes Fuhrwerk besorgen lässt (vergl. die besonderen Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung im Theil II Abschnitt A), nach den in den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zur Einsicht ausgehängten Sätzen erhoben.

259) Der Frachtvertrag ist in seinem Wesen nach ein entgeltlicher Vertrag. Die Eisenbahn verpflichtet sich dem Absender gegenüber zur Beförderung des Guts an eine dritte Person, den Empfänger, gegen Entgelt. Das Entgelt besteht in dem eigentlichen Transportpreise, der Fracht, welcher noch die Vergütung für besondere Leistungen und der Ersatz der aufgewendeten baaren Auslagen hinzutreten, wie im § 60 des Näheren bestimmt ist.

260) Die Berechnung erstreckt sich in erster Reihe auf die Fracht, den Lohn für den Transport, sei es in einer Summe, sei es durch einen Einheitssatz nach der Zahl der Kilometer, nach dem Gewichte 2c. [illegible]

wird nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife berechnet. Dies ist im § 7 Abs. 1 Verk.-Ord. — auf welchen § 60 Abs. 1 ausdrücklich verweist — ausgesprochen (vgl. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Abs. 1). In der Anm. 22 S. 47 zum § 7 Abs. 1 sind die Erfordernisse der Rechtsbeständigkeit, d. h. der bestimmungsmäßigen Feststellung der Tarife sowie ihrer gehörigen Veröffentlichung eingehend erörtert. Die Berechnung der Fracht nach den Bestimmungen der Tarife liegt der Güterabfertigungsstelle der Versandstation ob, nachdem der Absender den Frachtbrief mit den im § 51 Verk.-Ord. vorgeschriebenen Angaben ausgefüllt hat und deren Prüfung (Inhalt, Gewicht &c.) gemäß § 53 l. c. durch die Güterabfertigungsstelle erfolgt ist. Diese hat sich zur Berechnung der auf der rechten Seite des Frachtbriefformulars befindlichen schwarz umrahmten Rechnung (Note) zu bedienen, wobei zuerst die aufgegebene Nachnahme in die Note zu übertragen und die Provision dafür auszuwerfen, demnächst die eigentliche Fracht unter Angabe des Einheitssatzes für 100 kg. nebst den Zuschlägen für Interessedeklaration zu berechnen, und zuletzt die etwa zur Erhebung kommenden Nebengebühren auszuwerfen sind. Die Güterabfertigungsstelle ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Rechnung (Note) des Frachtbriefs sowohl die bei der Frankirung erhobenen, als auch die sämmtlichen vom Empfänger einzuziehenden Beträge deutlich und vollständig nachweist; die Frachten sind in dem Frachtbriefe genau auszuwerfen, damit dem Empfänger nicht die Möglichkeit entzogen wird, eine Prüfung der in Ansatz gebrachten Frachten vorzunehmen. (Erl. des Preuß. Handels-Min. 28. Juni 1873, II. 12245.) Insbesondere darf der Einheitsfrachtsatz und bei gebrochener Kartirung der Vermerk der Stationen, bis zu welcher die einzelnen Sätze, aus welchen sich die Gesammtfracht zusammensetzt, berechnet werden, nicht fehlen. (Reskr. des R.-E.-B.-A. v. 8. Dezember 1874, Nr. 8967.) Dagegen soll der Frachtbrief zu anderen, als den reglementarisch zulässigen Aufzeichnungen nicht benutzt werden (z. B. zur Ausrechnung von Frachtbeträgen), da seine Beweisfähigkeit dadurch beeinträchtigt wird. (Reskr. des R.-E.-B.-A. v. 3. April 1876, Nr. 3174 und des Preuß. Hand.-Min. v. 8. Mai 1876, II. 7765, V. 3922. Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 32, § 39 Abs. 4.) Ueber die Rechtsfolgen irrthümlicher (zu hoher oder zu niedriger) Frachtberechnung s. § 61 Abs. 4 Anm. 269 S. 321.

Abs. 1 des § 60 bestimmt, daß in den Tarifen die Grundsätze für die Frachtberechnung anzugeben sind. Diese Bestimmung ist obligatorisch. Derselben ist durch die §§ 1—36 des deutsch. Eisenb.-Gütertarifs Theil 1. B. I. genügt. Die Allg. Zus.-Best. I zum § 60 Verk.-Ord. weisen darauf hin, daß sich die Grundsätze für die Frachtberechnung unter B. I der Allgemeinen Tarifvorschriften finden. Zur Fracht gehört auch der tarifmäßige Frachtzuschlag für das deklarirte Interesse an der Lieferung (Verk.-Ord. § 84 Abs. 1 Satz 2 Anm. 412).

Für die Frachtberechnung kommen lediglich die Frachtsätze der zur Zeit des Abschlusses des Frachtvertrages (§ 54 Verk.-Ord.) ordnungsmäßig veröffentlichten Tarife zur Anwendung. Weder darf also die Eisenbahn die während der nur vorläufigen Lagerung des Guts in ihren Räumlichkeiten (§ 55 Abs. 2 Verk.-Ord.) geltenden höheren Sätze verlangen, noch der Zah-

lungspflichtige die Berechnung nach den damals etwa geltenden niedrigeren Sätzen beanspruchen.

[261]) Nach Abs. 2 Satz 1 dürfen außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen (s. Abs. 1 Anm. 260) nur

§ 60. Abs. 2 Satz 1

1. die im Tarife angegebenen Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen,
2. baare Auslagen

erhoben werden. (Thöl III S. 126, Schott S. 378, Endemann R. d. E., S. 636).

Ad. 1 ist also die Erhebung von Vergütungen für besondere Leistungen aller Art gestattet, insofern dieselben im Tarife vorgesehen sind, weil hierin die Garantie behördlicher Prüfung und Genehmigung, sowie gleichmäßiger Anwendung auf alle Betheiligten liegt. Es dürfen daher auch nicht Gebühren für Leistungen (z. B. für Auf- und Abladen ꝛc.) erhoben werden, die thatsächlich nicht vorgenommen worden sind. Nicht im Tarife vorgesehene Vergütungen dürfen nicht erhoben, dem ungeachtet erhobene also zurückgefordert werden (§ 61 Abs. 4 Anm. 269). Die Nebengebühren bedürfen, wie die Frachtsätze selbst, der für die Tarife vorgeschriebenen gehörigen Veröffentlichung. So lange dieselbe nicht ordnungsmäßig erfolgt ist, darf eine Vergütung nicht erhoben werden. Die Art der „besonderen Leistungen" ist je nach der Lage der in Betracht kommenden konkreten Verhältnisse verschieden. Die gewöhnlich in den Tarifen vorgesehenen besonderen Vergütungen (Gebühren) erstrecken sich auf Abstempelung der Frachtbriefformulare, Ausfüllungsgebühr, Verkaufspreis der Formulare, Signiren der Kolli, Wägegeld, Zählgebühr, Nachnahmeprovision (§ 62 Abs. 2 Satz 1, Anm. 275), Kosten der Vorbereitung des Transports, Auflieferung, Umexpedition, Umladung, Wiederausladung bei zeitweiser Beförderungsverhinderung, Lager- und Standgelder, Reugeld (Vergütung an Fracht für die Theilstrecke), Deckenmiethe, Rollgelder (für Abholung und Ueberbringung), Entschädigungsgelder für Ueberladung der Wagen, Auf- und Abladegebühren, Krahngeld, Gebühren für die Besorgung der steuerlichen Abfertigung und für Desinfektion. Jedoch ist die Zahl der besonderen Leistungen dadurch nicht erschöpft und kann nach der Entwickelung und den Bedürfnissen des Verkehrs sich vermehren.

Ad. 2 dürfen — außer den Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehenen Leistungen — nur baare Auslagen erhoben werden, und zwar diese auch wenn sie, wie es in der Natur der Sache liegt, in den Tarifen nicht vorgesehen sind, da sich nicht voraussehen läßt, welcher Art und welchen Umfanges die nothwendig werdenden Baarauslagen sein werden, tarifmäßige Normalsätze sich also dafür füglich nicht bilden lassen. (Endemann, R. d. E., S. 638, Thöl III S. 126, Schott S. 379.) Der Eisenbahn liegt hierbei der Beweis der wirklichen Verauslagung, sowie der Nothwendigkeit, Nützlichkeit und Angemessenheit der Auslagen ob (Ruckdeschel S. 79, Epstein S. 60). Unter den nothwendig oder nützlich aufgewendeten Auslagen und Kosten zum Zwecke der Versendung können nur solche verstanden werden, welche durch die übliche Art der Versendung und das übliche Maaß der hierfür erforderlichen Aufwendungen ihre Rechtfertigung finden. Es handelt sich dabei um die Be-

streitung der Kosten und Auslagen für die Transporthandlungen. Die Kosten und Auslagen müssen objektiv aus diesen hervorgehen, respektive in denselben ihren rechtmäßigen Grund haben (R.-O.-H.-G., Bd. 20 S. 87). Das bloß faktische Hervortreten von Ansprüchen, welche sich der Ausführung oder Fortführung des Transports hindernd entgegenstellen, genügt nicht. § 60 Abs. 2 führt eine Reihe der gewöhnlichen baaren Auslagen an, jedoch — wie das Wort „insbesondere" andeutet, — nur beispielsweise und ohne damit den Kreis dieser Auslagen irgendwie zu begrenzen. Es sind dies in erster Reihe die Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, überhaupt alle Zoll- und Steuergefälle, welche die Bahn vorschriftsmäßig verlegt hat. (Vgl. Ruckdeschel, S. 79, Schott S. 379.) Selbst wenn in dem Frachtbriefe derartige Auslagen nicht vermerkt sind und das Gut an den Empfänger ohne deren Erstattung ausgeliefert ist, ist dieser zur Nachzahlung verpflichtet und kann sich nicht mit dem Einwande schützen, es sei auf dem Frachtbriefe diese Auslage nicht notirt gewesen. Denn durch die Bezugnahme des Frachtbriefs auf die Verk.-Ord. ist er zur Erstattung aller Baarauslagen verpflichtet, auch wenn sie sich nicht aus dem Frachtbriefe direkt ergeben, und überdies sind Zoll- und Steuergefälle gesetzlich vorgeschriebene Zahlungen, deren Verlegung dem Empfänger an sich bekannt sein muß. Ferner gehören hierher die Kosten für Ueberführung, Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer eigenen äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden, desgleichen gehören aber auch hierher die Auslagen für andere in Folge der Beschaffenheit des Guts oder höherer Gewalt nothwendig gewordene Erhaltungskosten, z. B. Umstechen, Umschütten feucht oder heiß gewordenen Getreides, Vergraben (Kartoffeln, Rüben) gegen Frost, Umpacken, Umfüllen gegen Gährung ꝛc., ferner Ausbessern mangelhafter Verpackung, Versicherungsgebühren, statistische Gebühren, Desinfektionskosten, auf das Gut geleistete Vorschüsse und Nachnahmen, Kosten der Ausführung der im § 64 Abs. 1 Verk.-Ord. vorgesehenen nachträglichen Verfügungen des Absenders — insoweit die Verfügung nicht etwa durch eigenes Verschulden der Eisenbahn veranlaßt worden ist (§ 64 Abs. 8 Anm. 303 S. 353) — sowie die Kosten der Avisirung (Telegrammgebühr, Botenlohn, Postporto ꝛc. Allgem. Abf.-Vorschr. § 37 Abs. 1.) Nicht aber können die Eisenbahnen die gewöhnlichen Konservirungskosten des Guts erstattet verlangen, welche nicht durch die besondere Beschaffenheit ꝛc. des Guts bedingt sind, z. B. Bewachung, Begleitung der Güter, Befestigung durch Hölzer, Stricke, Strohseile gegen die rüttelnden Bewegungen der Wagen ꝛc.

§ 60. Abs. 2 Satz 2.

[262]) Satz 2 schreibt in Bezug auf die vorbezeichneten baaren Auslagen dreierlei vor: Diese Auslagen sind 1) gehörig festzustellen, 2) in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen und 3) sind dem Frachtbriefe die Beweisstücke darüber beizugeben. Da diese baaren Auslagen der Natur der Sache nach nicht in die Tarife aufgenommen werden können und daher der behördlichen Prüfung und Feststellung entbehren, so bedurfte es anderer Maßnahmen zum Schutze des Publikums gegen willkürliche Anrechnung derartiger Auslagen. Diese Schutzvorschriften enthält Satz 2.

1. Zunächst sind die baaren Auslagen „gehörig festzustellen". Es

bedarf also des ordnungsmäßigen Nachweises ihrer Nothwendigkeit und Angemessenheit, sowie des ziffermäßigen Umfangs der effektiven Auslagen. Es genügt nicht, in die Frachtrechnung einen beliebigen Betrag als baare Auslage einzusetzen, sondern die bezügliche Liquidation muß materiell und formell gehörig begründet sein; es ist anzugeben und nachzuweisen, daß und wie sie entstanden und nothwendig geworden ist und daß sie gerade in der liquidirten Höhe aufgewendet werden mußte.

2. Sodann sind die baaren Auslagen im Frachtbriefe ersichtlich zu machen; also nicht in einer besonderen Anlage, sondern im Frachtbriefe, d. h. in der Frachtberechnung selbst; jedoch nicht als Nachnahmen, denn solche darf nur der Absender ꝛc., nicht die Bahn, auf das Gut legen. Auch ist die Nachnahme auf den Werth des Gutes beschränkt (§ 62 Abs. 1 Anm. 273 S. 326), während die Erhebung der Auslagen Sache der Eisenbahn und von dem Werthe des Guts unabhängig ist. Die Auslagen bilden vielmehr einen integrirenden Theil der Gesammtfracht und haben nicht den Charakter der Nachnahme.

3. Endlich sind dem Frachtbriefe die Beweisstücke beizugeben, und zwar sowohl über die faktisch erfolgte Ausgabe wie über ihre Nothwendigkeit und Angemessenheit (durch Fakturen, Rechnungen, Quittungen, Preislisten, Sachverständigen-Gutachten ꝛc.) Diese Beweisstücke gehören zu denjenigen Schriftstücken, deren Beifügung zum Frachtbriefe hiermit ausdrücklich für statthaft erklärt ist (§ 51 Abs. 2 Verk.-Ord. Anm. 193 S. 243).

[263]) Abs. 3 Satz 1 gestattet für einige besondere Leistungen, nämlich Abholen der Güter von der Behausung des Absenders, Löschenlassen aus Schiffen, Anbringen an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w., die Erhebung von Gebühren, wenn dieselben entweder durch die Tarife oder durch Anhang an den Abfertigungsstellen bekannt gemacht sind. In Betreff dieser Gebühren ist also ausnahmsweise die Bekanntmachung durch Anhang an den Abfertigungsstellen der Aufnahme in die Tarife gleichgestellt. In den Allg. Zus.-Best. II zum § 60 ist demgemäß bestimmt: An- und Abfuhrgebühren sind in den Tarifsätzen überall nicht enthalten und werden daher da, wo die Eisenbahn die An- und Abfuhr durch eigenes Fuhrwerk besorgen läßt (vgl. die besonderen Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung im Theil II, Abschn. A), nach den in den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zur Einsicht ausgehängten Sätzen erhoben. § 60. Abs. 3. Satz 1

[264]) Abs. 3 Satz 2 enthält eine Ordnungsvorschrift, welche zur Ergänzung der im Satz 1 getroffenen Bestimmungen für den Fall dient, daß zum An- und Abfahren der Güter Rollfuhrunternehmer bestellt sind (§ 68 Abs. 3.) § 60 Abs. 3 Satz 2.

§ 61.

Zahlung der Fracht.[265])

(1) Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.[266])

(2) Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.[267])

I. Beispielsweise muss die Fracht für Eis, Hefe, Seeschalthiere, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, lebende Pflanzen, gebrauchte leere Kisten, Körbe, Ballons in Körben, sowie für frisches Obst, — für letzteren Artikel während der Monate Oktober bis einschliesslich April — stets bei der Aufgabe entrichtet werden.

(3) Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.[268])

II. In gleicher Weise kann bei Zollfrankaturen die Hinterlegung des ungefähren Zollbetrages gefordert werden.

III. Die Abrechnung über hinterlegte Fracht und Zollbeträge erfolgt nach endgültiger Feststellung dieser Beträge.

IV. Es ist gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Frankatur anzuzahlen.

V. (1) Sofern von dem Absender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, ist unter „frei" die Fracht einschliesslich des Frachtzuschlags für die Deklaration des Interesses an der Lieferung, sowie aller Nebenkosten, welche nach Massgabe der Verkehrs-Ordnung und des Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahmeprovision einbegriffen, zu verstehen.

(2) Dagegen fallen Kosten, welche erst während der Beförderung erwachsen, wie Zollkosten, Reparaturkosten für Gebinde und dergleichen, nicht unter den Begriff „frei".

(4) Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben.[269]) Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden.[270]) Die Bestimmung des § 90 Absatz 1 findet keine Anwendung.[271])

[265]) Wie im § 67 Anm. 315 des Näheren erörtert ist, ist die Eisenbahn berechtigt, die Erfüllung aller aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Forderungen, insbesondere die Fracht, die Gebühren für besondere Leistungen und die baaren Auslagen (§ 60 Anm. 259 ff. S. 313 ff.) vom Absender und, soweit dieser nicht bereits Erfüllung geleistet hat, von dem in den Frachtvertrag eingetretenen Empfänger zu verlangen. § 61.

[266]) Auf Grund dieses Rechtes der Eisenbahn regelt Abs. 1 des § 61 das Verfahren bei der Zahlung der Fracht dahin, daß die Frachtgelder entweder bei der Aufgabe des Guts zur Beförderung vom Absender berichtigt werden oder als auf den Empfänger angewiesen gelten. Dies sind die beiden im Eisenbahnverkehre in Betracht kommenden Formen der Frachtzahlung: Berichtigung bei der Aufgabe (in Frankatur, frankirt) oder Anweisung auf den Empfänger (in Nichtfrankatur, unfrankirt, in Ueberweisung). Der Absender hat zwischen beiden Formen die Wahl — abgesehen von den im Abs. 2 (Anm. 267) aufgeführten Ausnahmefällen, — er ist befugt, entweder zu frankiren oder auf den Empfänger die Fracht anzuweisen, und zwar derartig, daß, wenn er nicht frankirt, die Fracht als auf den Empfänger angewiesen gilt. (Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Abs. 2.) Nach den Allgem. Zus.-Best. IV z. § 61 Verk.-Ord. ist es gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Frankatur anzuzahlen (Theilfrankatur), und zwar entweder Zahlung einer bestimmten Summe oder Zahlung der Fracht bis zu einer bestimmten, im Tarife genannten Unterwegsstation. (Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Abs. 9) Der Betrag der Theilfrankatur muß im Frankaturvermerk angegeben sein (Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 21 Satz 4). § 61. Abs. 1.

Unter „Frankofracht" — Berichtigung der Frachtgelder bei der Aufgabe — ist hierbei nicht allein die Fracht, sondern auch der Betrag der tarifarischen Nebengebühren und der baaren Auslagen zu verstehen, soweit diese überhaupt bei der Versandstation zur Berechnung kommen können. Hierzu bestimmen die Allg. Zus.-Best. V z. § 61 Verk.-Ord.: „Sofern von dem Absender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, ist unter „frei" die Fracht einschließlich des Frachtzuschlags für die Deklaration des Interesses an der Lieferung, sowie aller Nebenkosten, welche nach Maßgabe der Verk.-Ord. und des Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahmeprovision einbegriffen, zu verstehen. Dagegen fallen Kosten, welche erst während der Beförderung erwachsen, wie Zollkosten, Reparaturkosten für Gebinde und dergleichen, nicht unter den Begriff „frei". (Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Abs. 6, 7, 8.) Will der Absender mehr oder weniger frankiren, als unter „frei" zu verstehen ist, so hat er dies mit so bestimmten Worten im Frachtbriefe auszudrücken, daß ein Zweifel über deren Bedeutung nicht entstehen kann, z. B. „frei Zoll", „frei einschließlich Zoll" oder „frei ausschließlich Nachnahme-Provision" und dergleichen (vgl. Allg. Zus.-Best. VIII zu § 51 der Verk.-Ord.). Hierbei wird bemerkt, daß unter „frei Zoll" außer den durch die Zollbehörden erhobenen Beträgen die für die Zollbehandlung seitens der Eisenbahn zur Erhebung kommenden Gebühren und Spesen zu verstehen sind, während „frei einschließlich Zoll" sowohl die im

Abs. 6 aufgeführten Kosten als auch die Zollkosten umfaßt. (Die Vorschrift „franko Fracht" ist nicht statthaft. Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb.)

Das Frachtbriefformular (Verk.-Ord. § 52 und Anlage C und D.) macht in der Rechnung äußerlich kenntlich (links: „frankirt" — rechts: „zu erheben"), ob die Fracht vom Aufgeber bezahlt oder vom Empfänger zu berichtigen ist. Durch den Frakaturvermerk (links unten), giebt der Absender seine Absicht zu erkennen, die Fracht bei der Aufgabe zu bezahlen. Die Zahlung der Frankatur hat, sofern der Absender nicht Frachtstundung genießt, sofort bei der Aufgabe zu erfolgen. Wird dieselbe wegen zu hohen Tarifs oder aus sonstigen Gründen nicht geleistet, so ist der Absender zu veranlassen, die Vorschrift „frei" (franko) zu streichen (vgl. § 27 Abs. 30) oder das Gut zurückzunehmen. Ueber die erfolgte Zahlung ist dem Absender auf Verlangen Quittung zu ertheilen. Die vom Absender erhobene Fracht ist in der Spalte „frankirt" der Frachtbrief-Rechnung zu vermerken. (Allg. Abf.-Vorschr. § 37, Abs. 5, 10—19, § 27, Abs. 21 Satz 4.) Es ist nicht obligatorisch bestimmt, daß Frankirung oder Anweisung an den Absender erfolgen muß, sondern nur, daß, wenn ersteres nicht geschieht, letzteres als geschehen gilt, es ist also eine Rechtsvermuthung aufgestellt, die Eisenbahn ist aber nicht befugt, das Wahlrecht des Absenders zu hindern bezw. eine der beiden Formen ausschließlich vorzuschreiben, außer in den unter Abs. 2 dargestellten Fällen (Anm. 267).

§ 61. Abs. 2. 267) Während gemäß Abs. 1 grundsätzlich und der Regel nach, der Absender die Wahl hat zwischen Frankirung oder Anweisung der Fracht auf den Empfänger, ist der Eisenbahn ausnahmsweise die Befugniß gewährt, dem Absender dieses Wahlrecht zu nehmen und Frankirung vorzuschreiben, und zwar in zwei Fällen: wenn die Güter nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken. (Frankaturzwang: Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Abs. 3.) Denn in beiden Fällen würde die Frachtforderung der Eisenbahnen nicht gesichert sein, auch nicht durch das ihnen gemäß Art. 409 ff. H.-G.-B. zustehende Pfandrecht. Die Befugniß der Eisenbahn ist auf diese beiden Fälle beschränkt und darf durch partikuläre Bestimmungen weder erweitert noch verringert werden. Maßgebend für das Vorhandensein beider Voraussetzungen ist das Ermessen der annehmenden Bahn. Auch sind Vereinbarungen der Bahnen über Güter, welche erfahrungsmäßig die vorbezeichneten Eigenschaften besitzen, zulässig. Demgemäß bestimmen die Allg. Zus.-Best. I z. § 61 Verk.-Ord.: „Beispielsweise muß die Fracht für Eis, Hefe, Seeschalthiere, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, lebende Pflanzen, gebrauchte leere Kisten, Körbe, Ballons in Körben, sowie für frisches Obst — für letzteren Artikel während der Monate Oktober bis einschließlich April — stets bei der Aufgabe entrichtet werden;" und zwar nach der Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Abs. 3, sofern nicht von der vorgesetzten Verwaltungsstelle im einzelnen Falle andere Anordnung getroffen wird. Hierzu bestimmt noch Abs. 4 a. a. O. „Gehen Sendungen, welche an sich dem Frankaturzwange unterliegen, unfrankirt über den Bereich der annehmenden Bahn hinaus, so dürfen dieselben von den auf dem Beförderungswege nachfolgenden Bahnen nicht zurückgewiesen werden, da die

Annahmestellen für die Folgen haften, welche aus der Nichtbeachtung der Vorschriften in § 61 der Verk.-Ord. erwachsen." Doch ist im Streitfalle die richterliche Entscheidung ausschlaggebend, weil sonst das Ermessen der Bahn oder die bez. Vereinbarung ohne Kontrolle sein und in Willkür übergeben könnte, dadurch aber die gesetzliche Transportpflicht (§ 6 Anm. 17 S. 43) modifizirt oder illusorisch werden würde.

[268]) Zur Sicherung der Eisenbahn einerseits in den in Abs. 2 (Anm. 267) bezeichneten Fällen, andererseits auch, um Schwierigkeiten bei der Ablieferung durch Nachforderung an den Empfänger zu vermeiden, dient ferner die Bestimmung des Abs. 3, daß, wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages zu fordern berechtigt ist. Diese Berechtigung steht der Bahn bei allen Arten der Frankirung (Voll- und Theilfrankirung, freiwillige oder vorgeschriebene) zu. (Auch bei Zollfrankaturen: Allg. Zus.-Best. III z. § 61 Verk.-Ord.) Sie tritt überall ein, wo sich der Betrag der Gesammtfracht beim Versand nicht genau bestimmen läßt, die berechnende Expedition nicht im Besitze des hierzu erforderlichen Tarif-Materials ist. Unter Hinterlegung ist der Natur der Sache nach nicht die gerichtliche, sondern eine Vorschußzahlung (Frankaturvorschuß) zur Kasse der Annahme-Expedition behufs vorläufiger Asservation gemeint. Dieselbe hat nach dem ihr zu Gebote stehenden Material und Erfahrungssätzen annähernd den zu hinterlegenden Frachtbetrag zu bestimmen. Schädigt die Bahn doloser- oder kulposerweise den Absender durch unverhältnißmäßig hohe Vorschußforderungen (an Zinsen 2c.), so ist sie schadensersatzpflichtig. Im Uebrigen ist das Verfahren nicht allgemein geregelt, mithin der partikulären Regelung überlassen (Zeit, Ort der Hinterlegung, definitive Berechnung, Rückzahlung und Nachzahlung 2c.) Die Allg. Zus.-Best. III z. § 61 Verk.-Ord. bestimmen: „Die Abrechnung über hinterlegte Fracht und Zollbeträge erfolgt nach endgültiger Feststellung dieser Beträge."

§ 61. Abs. 3.

[269]) Der Empfänger ist zur Zahlung der tarif- bezw. reglementsmäßigen Fracht und Gebühren verpflichtet. Die zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarife sind gemäß § 7 Abs. 1, § 60 Abs. 1 für die Frachtberechnung allein und ausschließlich maßgebend und bilden die lex contractus. Daher enthält Abs. 4 Satz 1 folgerichtig den eigentlich selbstverständlichen Satz, daß, wenn der Tarif unrichtig angewendet wurde oder Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen sind, das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben ist. Zur Beseitigung von Zweifeln, die sich aus § 66 Abs. 1, § 67 Verk.-Ord. ergeben könnten, ist jedoch dieser Satz — nach dem Vorgange des Art. 12 Abs. 4 Satz 1 das internat. Uebereink. — hier ausdrücklich ausgesprochen. Die Nach- bezw. Rückforderung bei unrichtiger Anwendung des Tarifs oder Rechnungsfehlern geschieht mit der condictio indebiti und bezieht sich nicht nur auf die Fracht, sondern auch auf die Nebengebühren und baaren Auslagen. Unrichtige Anwendung des Tarifs liegt auch in der Anwendung eines nicht zu Recht bestehenden oder nicht gehörig publizirten Tarifs, Anwendung auf nicht dar-

§ 61. Abs. 4. Satz 1.

unter fallende Routen, Güter, Qualitäten und Quantitäten; Rechnungsfehler sind nicht blos kalkulatorische, sondern auch solche, die auf thatsächlich falscher Grundlage, z. B. unrichtiger Angabe der Qualität oder Quantität des Guts beruhen. Auch auf Druckfehler und sonstige Unrichtigkeiten gehörig publizirter Tarife findet die vorliegende Bestimmung Anwendung. Doch kann, wenn hierbei Verschulden der Bahn vorliegt, der Absender ꝛc. der Nachzahlungsforderung seine etwaige Schadensforderung entgegenhalten, wie überhaupt bei allen durch Verschulden der Bahn entstandenen Irrthümern. Die zu wenig berechnete Fracht kann, gleichviel ob Frankirung vorliegt oder nicht, vom Empfänger nachgefordert werden, wenn dieser in den Frachtvertrag eingetreten ist, sonst vom Absender; und in jedem Falle kann sich die Bahn an das Gut kraft ihres Pfandrechts (Art. 409 ff. H.-G.-B.) halten. (Vgl. Hahn II S. 658, Schott S. 380, 412, Endemann a. a. O., S. 627, 659, R.-O.-H.-G. 15. Februar 1873, Entsch. Bd. 9 S. 71.) Der Empfänger kann sich auch bei zu wenig erhobener Fracht gegen die Frachtnachforderung nicht auf eine Privatabrede berufen, wonach der Güterexpedient ihm oder dem Absender die geringere Fracht zugesagt. (R.-O.-H.-G. 21. September 1875. Zeitg. d. Ver. d. Eis.-Verw. 1872, S. 957, 7. Dezember 1876 eod. 1877, S. 88, 29. Juni 1877 eod. S. 1112.) Eine Nachforderung kann nur dann nicht erhoben werden, wenn sich aus den Thatumständen das ausdrückliche oder stillschweigende Einverständniß der Eisenbahnverwaltung ergiebt, das Gut zu einem niedrigeren Frachtsatze zu befördern. (Reichsger. 10. Nov. 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 1 S. 304. — 6. Mai 1881 eod. Bd. 2 S. 25.)

Das Verfahren, wie die Nach- und Rückzahlung zu fordern und zu bewirken, ist in der Verk.-Ord. nicht geregelt, mithin der partikulären Regelung der einzelnen Bahnverwaltungen überlassen. (Ueber die Bestimmungen wegen Einziehung der zugesetzten und Rückzahlung der abgesetzten Beträge s. Allg. Abf.-Vorschr. § 73 Abs. 4.) Jedenfalls ist aber nach § 64 Abs. 4 Satz 1, die Erstattung des zu viel Erhobenen dem Berechtigten zu avisiren. Ueber die Behandlung der Reklamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr besteht zwischen der Kais. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, den Preuß. Staatseisenbahndirektionen und der Großherzogl. Oldenburgischen Eisenbahndirektion ein besonderes Uebereinkommen. (Preuß. Eisenbahn-Verord.-Bl. 1886 S. 60, 1888 S. 29 u. 1889 S. 348) Im Uebrigen kommt Art. 16 des Ueberk. zum Vereins-Betriebs-Reglement zur analogen Anwendung.

§ 61. Abs. 4. Satz 2.

[270]) Satz 2 des Abs. 4 führt für die Ansprüche auf Nachzahlung zu wenig oder Rückzahlung zu viel berechneter Fracht und Gebühren eine kurze einheitliche Verjährungsfrist ein und beseitigt damit die Verschiedenheit der Landesrechte in Betreff der Verjährung derartiger Ansprüche. Die Frist ist — wie bei der Verjährung von Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung (s. Art. 91 Abs. 1) — auf ein Jahr bemessen, sie läuft „vom Tage der Zahlung an", d. h. von demjenigen Tage, an welchem die irrthümlich zu hoch oder zu niedrig berechneten Frachtgelder oder Gebühren bezahlt worden sind. Bei Frankatur-Vorschüssen kann diese Frist nicht vom Zeitpunkte der Hinterlegung des Vor-

schusses, sondern erst vom Zeitpunkte der definitiven Abrechnung an berechnet werden (s. Abs. 3 Anm. 268 S. 321). Mit Ablauf dieser Frist ist weder die Eisenbahn berechtigt, zu niedrig berechnete Beträge nachzufordern, noch der Absender bezw. Empfänger, zu hoch berechnete Beträge zurückzufordern.

271) Satz 3 des Abs. 4 giebt dem Grundsatze Ausdruck, daß die allgemeine Regel des § 90 Abs. 1, wonach, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen ist, alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erlöschen, auf die Nachforderungen aus § 61 Abs. 4 Satz 1 keine Anwendung finden. Derartige Forderungen sind also gemäß Satz 3 auch nachträglich nach Bezahlung der Fracht 2c. und Annahme des Guts bis zum Ablauf der einjährigen Verjährungsfrist (Satz 2 Anm. 270) gestattet. § 61 Abs. 4 Satz 3 bildet hiervon eine Ausnahme von der Regel des § 90 Abs. 1. Wäre diese Ausnahme nicht ausdrücklich im Satz 3 ausgesprochen, so würde nach erfolgter Zahlung der Fracht 2c. und Annahme des Guts der Absender bezw. Empfänger nicht berechtigt sein, eine Nachforderung wegen zu hoch berechneter Fracht oder Gebühren gegen die Eisenbahn geltend zu machen.

§ 61. Abs. 4. Satz 3.

§ 62.

Nachnahme.[272])

(1) Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten.[273]) Bei denjenigen Gütern, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen berechtigt ist (§ 61 Absatz 2), kann die Belastung mit Nachnahme verweigert werden.[274])

(2) Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.[275]) Die Berechnung von Provision ist auch für baare Auslagen der Eisenbahn gestattet.[276]) Provisionsfrei sind die von den Eisenbahnen nachgenommenen Frachtgelder, die tarifmäßigen Nebengebühren, als Frachtbrief-, Wäge-, Signir-, Lade-, Krahngelder, Zollabfertigungsgebühren u. s. w., ferner die statistische Gebühr des Waarenverkehrs sowie Portoauslagen und die Rollgelder der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer.[277])

I. In Fällen der Umkartirung oder bei Aenderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Anweisung des Absenders bleiben auch die auf den Sendungen bereits haftenden Nachnahmen provisionsfrei.

(3) Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen dient der abgestempelte Frachtbrief, das Frachtbrief-Duplikat oder die anderweit gestattete Bescheinigung über Aufgabe von Gütern.[278]) Auf

Verlangen werden außerdem besondere Nachnahmescheine, und zwar gebührenfrei ertheilt.[279])

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, sobald der Betrag der Nachnahme von dem Empfänger bezahlt ist, den Absender hiervon zu benachrichtigen und demselben die Nachnahme auszuzahlen.[280]) Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.[281]) Ist im Tarif die Auszahlung der Nachnahme vom Ablauf einer bestimmten Frist abhängig gemacht, so entfällt die Nothwendigkeit einer besonderen Benachrichtigung.[282])

(5) Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.[283])

(6) Baarvorschüsse können zugelassen werden, wenn dieselben nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt sind.[284])

II. (1) Ob im einzelnen Falle eine Nachnahme in der angegebenen Höhe zulässig ist, entscheidet die Versandstation.

(2) Nachnahmen, welche 150 Mark und darüber betragen, Nachnahmen auf Güter, welche nach § 61 dem Frankaturzwange unterliegen (ausschliesslich derartiger Eilgüter), und auf bahnlagernde Güter werden dem Absender nicht eher ausgezahlt, als bis die Aufgabestation von der Empfangsstation die Anzeige über die erfolgte Ausgleichung der Nachnahme von Seiten des Empfängers erhalten hat.

(3) Die Auszahlung der übrigen Nachnahmen geschieht, falls nicht schon früher Anzeige über die erfolgte Ausgleichung eingegangen oder von der Empfangsstation Einspruch erhoben ist, nach Ablauf von 14 Tagen, vom Tage der Abfertigung an gerechnet. Ist die Beförderungsstrecke jedoch länger als 1000 km, so beträgt die Frist 3 Wochen.

III. Baarvorschüsse werden nur insoweit gewährt, als sie nach den besonderen Bestimmungen im Theil II Abschnitt A zugelassen sind.

IV. Die Provision ist in dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt und wird, falls sie nicht vom Absender entrichtet worden, vom Empfänger des Gutes eingezogen.

[272]) § 62 handelt von der Nachnahme. Nachnahmen im engeren Sinne sind Geldbeträge, welche durch ein mit dem Frachtvertrage verbundenes Inkassomandat vom Absender auf das Gut gelegt, im Auftrage desselben durch die Eisenbahn vom Empfänger gegen Ablieferung des Guts eingezogen und nach erfolgter Einziehung (nach Eingang) an den Absender ausgezahlt werden. (Eigentliche Nachnahmen.) (Thöl III S. 19, 127 f. Dernburg II § 206 S. 586. Epstein S. 64. Ruckdeschel S. 92. Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 1. A. M. Schott § 347 S. 414, 415.) Unter Nachnahmen werden aber auch im weiteren Sinne baare Vorschüsse verstanden, welche auf Grund eines mit dem Frachtvertrage verbundenen Darlehns- bezw. Kreditvertrages die Eisenbahn sogleich bei der Aufgabe (im Voraus, im Vorhinein) dem Absender auf das Gut leistet, wie baare Auslagen, Fracht- und Nebengebühren, welche sie für denselben erlegt bezw. ihm kreditirt und gegen Ablieferung des Guts vom Empfänger einzieht. (Uneigentliche Nachnahmen.) (Endemann, R. d. E., S. 638. Ruckdeschel S. 92.) Diese Baarvorschüsse ꝛc. entsprechen nicht dem eigentlichen Begriffe der Nachnahme (Entnahme nach Eingang), sondern sind streng genommen Vorausnahmen (Entnahmen im Vorhinein). Epstein S. 64.

Ihrem Rechtscharakter nach unterscheiden sich somit beide Arten der Nachnahme dadurch wesentlich von einander, daß die eigentliche Nachnahme auf einem Inkassomandat, einem Auftrage des Absenders an die Eisenbahn beruht, die auf das Gut gelegten Beträge gegen Ablieferung desselben für ihn vom Empfänger einzuziehen und an ihn abzuführen, während die uneigentliche Nachnahme sich auf ein Darlehns- resp. Kreditgeschäft gegen Pfand gründet, indem die Eisenbahn dem Absender auf den Werth des Guts einen baaren Vorschuß macht oder in Höhe der baaren Auslagen, Fracht- und Nebengebühren einen Kredit gewährt und das Gut nur gegen Tilgung der Vorschuß- bezw. Kreditforderung an den Empfänger ausliefert. (Epstein S. 64, A. M. Ruckdeschel S. 92 und Thöl S. 127 f., welche in beiden Fällen — sowohl bei Spesen- wie Werthnachnahmen — ein Inkassomandat, Schott S. 414, 415, der eine „Verstrickung" des Guts, Dernburg S. 586, der „Zahlungsanweisung" annimmt.)

Das H.-G.-B. enthält über die Nachnahmen keine Normen. Die Verk.-Ord. § 62 regelt dagegen ausführlich die eigentliche Nachnahme, während sie in Betreff der uneigentlichen Nachnahme, auf welche die Normen der eigentlichen Nachnahmen sinngemäße Anwendung finden, nur einige vereinzelte Bestimmungen (§ 62 Abs. 2 Satz 2, 3 und Abs. 6) trifft.

[273]) Abs. 1 Satz 1 gestattet dem Absender, das Gut mit Nachnahme zu belegen; er ist dazu berechtigt, mithin die Eisenbahn verpflichtet, mit ihm einen Inkassomandatsvertrag des vorbezeichneten Inhalts einzugehen. Das Recht steht nur dem Absender bezw. seinen Vertretern, keinem Dritten, zu. (Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 3, 16: „Außer dem Absender darf Niemand ein Gut mit einer Nachnahme belegen. Privatspediteuren darf bei Sendungen, die sie nicht in ihrem eigenen Namen aufgeben, die Nachnahme ihrer Spesen nur dann gestattet und der Nachnahmebetrag nur dann unmittelbar

§ 62. Abs. 1. Satz 1.

ausgezahlt werden, wenn der Absender hierzu schriftliche Ermächtigung ertheilt hat.")

Das Recht, das Gut mit Nachnahme zu belegen, ist in der Regel bei der Aufgabe des Guts auszuüben. Doch erscheint auch die nachträgliche Belastung der Sendung mit Nachnahme durch Vermittelung bezw. unter Zustimmung der Aufgabestation so lange zulässig, als der Absender das Verfügungsrecht besitzt. Die Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 17 bestimmen: „Die nachträgliche Belastung eines bereits abgegangenen Gutes mit Nachnahme oder die nachträgliche Erhöhung des bei der Aufgabe nachgenommenen Betrages durch den Absender ist unter den nachstehenden Bedingungen zuzulassen: a) Die nachträglich aufgegebene Nachnahme muß mindestens 3 Mark betragen. b) Der Absender hat den Antrag bei der Versand-Abfertigungsstelle durch Vollziehung der vorgeschriebenen Erklärung (vgl. Zusatzbestimmung V zu § 64 der Verkehrs-Ordnung und Anlage G zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I) anzubringen. c) Die Verfügung des Absenders wegen der nachträglichen Auflage der Nachnahme muß, wenn ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ertheilt ist, auf der betreffenden, vom Absender vorzulegenden Urkunde vermerkt sein. (Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 18, § 46 Abs. 15 und „Unterwegsnachnahmen": § 38 Abs. 7.)

Der Absender kann aber auch andererseits unter gleicher Voraussetzung nachträglich auf die Einziehung der Nachnahme ganz oder theilweise verzichten. (Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 19: „Eine solche Verfügung des Absenders wird jedoch, wenn ein Frachtbriefduplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt ist, nur zugelassen, wenn sie auf der betreffenden, vom Absender vorzulegenden Urkunde vermerkt wird." (s. noch § 38 Abs. 20, 21, § 46 Abs. 15 daselbst).

Das Recht des Absenders zur Belegung des Guts mit Nachnahme ist auf die Höhe des Werths desselben beschränkt. Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 5, 6: „Nach § 62 sollen Nachnahmen den Werth des Guts nicht übersteigen. Wenn daher die Abfertigungsstelle die Ueberzeugung gewinnt, daß die in den Frachtbriefen eingetragenen Nachnahmebeträge über den Werth des aufgegebenen Gutes hinausgehen, so hat sie die Annahme der Sendung von entsprechender Ermäßigung des Nachnahmebetrages abhängig zu machen. Diese Vorschrift ist besonders zu beachten bei denjenigen Gütern, für welche die Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann. Abgesehen hiervon unterliegt im Verkehr der Deutschen Eisenbahnen ebenso wie im Verkehr mit den sonstigen dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Bahnen die Höhe der Nachnahme nach Eingang keiner Beschränkung. In den übrigen Verkehren bestimmt sich der Höchstbetrag der zulässigen Nachnahme nach den tarifarischen Vorschriften." Die Begrenzung auf den Werth des Gutes ist erforderlich, um nicht die einzelnen Stationen zur Bereithaltung großer Baarbestände zu zwingen, und sodann auch, um der Benutzung der Bahnen zur Zahlungsvermittlung beliebig großer Summen aus ganz anderen Geschäften vorzubeugen. Aus diesem Grunde darf die Eisenbahn auch die Spezifizirung der nachgenommenen Beträge verlangen.

(Ruckdeschel S. 92, Schott S. 418 Anm. 30, Endemann S. 638.) Dieselbe ist bei allen Sendungen an Preuß. und Reichs-Civil- und Militärbehörden vorgeschrieben. (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb., Ziff. IV zum Abs. 21, § 27 Allg. Abf.-Vorschr.) Unter dem „Werthe des Gutes" ist der Werth des Versandortes, nicht des Ablieferungsortes zu verstehen. Denn die Annahmebahn vermag nur den ersteren Werth sofort und richtig festzustellen. Demgemäß bestimmen auch die Allg. Zus.-Best. II Abs. 1 z. § 62 Verk.-Ord.: „Ob im einzelnen Falle eine Nachnahme in der angegebenen Höhe zulässig ist, entscheidet die Versandstation." (s. oben Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 5, 6.)

[274]) Die Verpflichtung der Eisenbahn zur Gestattung von Nachnahmen ist nur bei denjenigen Gütern ausgeschlossen, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen berechtigt ist. Bei denjenigen Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann nach Satz 2 des Abs. 1 die Eisenbahn die Belastung mit Nachnahme verweigern. Sie kann, aber sie braucht es nicht. (Anders nach Art. 13 Abs. 1 Satz 3 des internationalen Uebereinkommens, wonach solche Güter, mit Nachnahme nicht belastet werden dürfen, die Belastung also verboten ist. (Rosenthal, Internat. Eisenb. Frachtr. S. 113. Eger, Internat. Uebereink. S. 234.) Läßt die Annahmebahn aber die Belastung zu, so geschieht dies auf ihr Risiko; sie muß also beim durchgehenden Transport über mehrere Bahnen diesen für den etwa daraus erwachsenden Schaden aufkommen. § 62. Abs. 1. Satz 2.

[275]) Gemäß Abs. 2 Satz 1 wird für die aufgegebene Nachnahme die tarifmäßige Provision berechnet. (Allg. Zus.-Best. IV z. 62 l. c., Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 8, Thöl III S. 129, Schott S. 419, Endemann S. 638, 639.) Für die Provisionsforderung der Eisenbahn genügt es, daß die Aufgabe der Nachnahme erfolgt ist, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder vom Empfänger verweigert oder ob sie vom Absender ganz oder theilweise zurückgezogen worden ist. Die Berechnung erfolgt also in jedem Falle, sobald die Aufgabe erfolgt ist, in voller Höhe, falls nicht im Tarife anders bestimmt ist. Es darf aber nur die tarifmäßige Provision berechnet werden. Ist im Tarife eine Provision nicht vorgesehen, so darf eine solche nicht berechnet werden. Die Höhe derselben, Art und Form ihrer Erhebung rc. ist den partikulären Festsetzungen überlassen. (Allg. Zus.-Best. IV z. § 62 Verk.-Ord.) Die Provision ist für jede Frachtbriefsendung nur einmal für den ganzen Transport zu erheben, auch im Falle der Rücksendung, der Umkartirung oder Aenderung der Bestimmungsstation. (Allg. Zus.-Best. I z. § 62 Verk.-Ord. — Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 8, 9.) Sie ist — Mangels besonderer Vorschrift — wie die Fracht vom Absender bei der Aufgabe zu berichtigen oder gilt als auf den Empfänger angewiesen. (Allg. Zus.-Best. IV z. § 62 Verk.-Ord. Ruckdeschel S. 93. § 62. Abs. 2. Satz 1.

[276]) Satz 2 des Abs. 2 hebt hervor, daß auch auf baare Auslagen der Eisenbahn (§ 60 Abs. 2 Anm. 261 S. 315) — also auf eine uneigentliche Nachnahme (s. Anm. 284 S. 331) — die Bestimmung des Satzes 1 (Anm. 275) Anwendung findet, d. h. die Berechnung von Provision gestattet ist. Auch § 62. Abs. 2. Satz 2.

diese muß im Tarife bestimmt sein (s. Satz 1 l. c. und oben Anm. 275 S. 327). Unter den „baaren Auslagen“ sind die im § 60 Abs. 2 Verk.-Ord. (s. oben S. 315) bezeichneten Auslagen zu verstehen. (Schott S. 418 Anm. 31. Thöl III S. 128 Anm. 6. Endemann S. 639.)

§ 62. Abs. 2. Satz 3. [277]) Satz 3 des Abs. 2 schließt von der durch Satz 1 und 2 normirten Provisionspflichtigkeit ausdrücklich aus: die von den Eisenbahnen nachgenommenen Frachtgelder, die tarifmäßigen Nebengebühren, als: Frachtbrief-, Wäge-, Signir-, Lade-, Krahngelder, Zollabfertigungsgebühren 2c., ferner die statistische Gebühr des Waarenverkehrs, sowie Portoauslagen und die Rollgelder der von der Bahn-Verwaltung bestellten Fuhrunternehmer. Alle diese Beträge sind provisionsfrei; desgleichen in Fällen der Umkartirung oder bei Aenderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Anweisung des Absenders die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und Vorfrachten. (Allg. Zus.-Best. 1 z. § 62 Verk.-Ord. — Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 9. Vgl. auch Thöl III S. 129. Schott S. 419. Endemann S. 638.)

§ 62. Abs. 3. Satz 1. [278]) Die auf das Gut gelegten Nachnahmen sind gemäß Satz 1 Abs. 3 in den beiden getrennten Rubriken des Frachtbriefformulars für Nachnahme, von welchen die untere für die eigentliche Nachnahme (nach Eingang), die obere für die uneigentliche Nachnahme (Baarvorschüsse 2c.) bestimmt ist, einzutragen. Die Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 21 Satz 2 schreiben die Eintragung mit Buchstaben vor, die mit Ziffern soll für die Eisenbahn nicht verbindlich sein. Diese Eintragung ist für den Abschluß und Umfang des Nachnahmevertrages als eines accessorischen Theiles des Frachtvertrages nach § 54 Abs. 3 Verk.-Ord. beweisend. (Thöl III S. 30.) Da die eigentliche Nachnahme nicht sogleich bei der Aufgabe ausgezahlt, sondern ihr Eingang abgewartet wird, so muß dem erst nach Eingang bezugsberechtigten Absender irgend eine Bescheinigung eisenbahnseitig gewährt werden, durch welche er die Auflegung und die Höhe der Nachnahme darzuthun vermag. Dieser Nachweis wird gemäß Abs. 3 Satz 1 in der Regel durch Vorlegung des „abgestempelten Frachtbriefs“, welcher vom Empfänger zu diesem Behufe dem Absender zurückgeschickt wird, oder durch die anderweit in der Verk.-Ord. gestatteten Bescheinigungen über die Aufgabe von Gütern (§ 54 Abs. 5, 8, d. h. entweder Aufnahmescheine oder Frachtbriefduplikate oder Quittungsbücher) geführt.

§ 62. Abs. 3. Satz 2. [279]) Im Anschluß an die Bestimmung des Satzes 1 ist indeß gemäß Satz 2 die Eisenbahn auch verpflichtet, dem nachnehmenden Absender auf Verlangen außerdem (d. h. neben jenen Bescheinigungen) besondere Nachnahmescheine zu ertheilen. Diese Nachnahmescheine enthalten nur die Bescheinigung darüber, daß und welche Nachnahme der Absender nachgenommen hat. Ihre Ertheilung hat gebührenfrei zu erfolgen. Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 11 (und über Nachnahme-Begleitscheine: Abs. 13 l. c.). Thöl III § 62 S. 130. Schott S. 419. Rießer S. 101, 102. Endemann S. 638. An Stelle einzelner Nachnahmescheine pflegen bei größeren Versendern (Spediteuren) Nachnahme-Gegenbücher zu treten, in welchen die Nachnahmen vermerkt und auf Grund deren nach Eingang die Auszahlungen bewirkt werden. (Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 12, § 65.)

§ 62. Abs. 4. Satz 1

[280]) Satz 1 Abs. 4 verpflichtet die Eisenbahn, sobald der Betrag der Nachnahme von dem Empfänger bezahlt ist, den Absender hiervon zu benachrichtigen und demselben die Nachnahme auszuzahlen. Ueber den Empfang der Nachnahme ist Quittung zu leisten im Nachnahmebuch oder durch besondere Ausstellung (Allg. Abf.-Vorschr. § 65 Abs. 8, 9), Verfahren bei theilweiser Zurückziehung der Nachnahme (a. a. O. § 38 Abs. 20, 21), Nichtannahme des Guts (Abs. 22), Ablieferungshindernissen (Abs. 23). Da der Empfänger den eingegangenen Nachnahmebetrag von der Eisenbahn abzuholen verpflichtet ist, so muß ihn die Eisenbahn von dem Eingange besonders in Kenntniß setzen. (Avisirung eingegangener Nachnahmen: Schott S. 418. Thöl III S. 129. Endemann S. 638.) Die Benachrichtigung und Auszahlung hat ohne Verzug, sobald die Nachnahme eingegangen ist, zu erfolgen. Eine Verzögerung berechtigt den Absender zu Schadensersatzansprüchen (Verzugszinsen rc.) und zur Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde (Schott S. 419) — außer wenn die Verzögerung berechtigt ist, z. B. bei gerichtlichem Arrest auf die Nachnahme, welcher bis zur Auszahlung auf dieselbe gelegt werden kann. Die kurze einjährige Verjährung aus § 91 Abs. 1 Verk.-Ord. findet auf Ansprüche aus dem Nachnahmeverhältniß keine Anwendung. Die Eisenbahnen pflegen daher durch besondere Einrichtungen dafür Sorge zu tragen, daß die abliefernde (Empfangs-) Bahn die Versandbahn von dem Eingange der Nachnahme alsbald in Kenntniß setzt. (Nachnahme-Begleitscheine rc. Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 13.) Vor dem Eintreffen der bezüglichen Anzeige der Empfangsstation bei der Aufgabestation über den Eingang der Nachnahme ist diese in der Regel nicht auszuzahlen. Die Form der Benachrichtigung sowie der Auszahlung und Quittungsleistung richtet sich nach den besonderen Vorschriften der Versandstation. Ist vorschriftsmäßig avisirt und die Auszahlung offerirt, so geräth der Absender in Annahmeverzug und ist die Eisenbahn befugt, mit dem Nachnahmebetrage nach Maßgabe der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu verfahren.

Der Nachnahmebetrag ist nur an den Absender als den Inkassomandanten oder dessen Bevollmächtigten zu zahlen. Ein Dritter ist, wenn er sich auch im Besitze des Frachtbriefduplikats, Aufnahme- oder Nachnahmescheines befindet, zur Erhebung der Nachnahme nicht berechtigt. Denn diese Papiere dienen zwar als Bescheinigung über die Auflegung der Nachnahme und deren Höhe, aber nicht als Legitimation der Empfangsberechtigung. (Anders nach § 54 Abs. 6 des alten Betr.-Regl., welches Avisirung und Auszahlung der Nachnahme „an den zum Empfange Berechtigten" vorschrieb. Vgl. Eger II S. 435 und den dort alleg. Erl. d. Preuß. Min. d. öff. Arb. v. 9. April 1881, IIb T. 1862.) Da der Absender befugt ist, bei der Aufgabestelle schriftlich auf die Einziehung der nachgenommenen Beträge zu verzichten (Anm. 273 S. 326), so cessirt in diesem Falle auch die Pflicht der Eisenbahn zur Auszahlung ganz oder theilweise, während die Provision demungeachtet von der ganzen aufgegebenen Nachnahme berechnet wird (Anm. 275 S. 327). Eine solche Verfügung des Absenders wird jedoch, wenn ein Frachtbriefduplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt ist, nur zugelassen, wenn sie auf der betreffenden, vom Absender vorzulegenden Urkunde vermerkt wird. Die

Aufgabestelle hat von der Zurückziehung oder Minderung der Nachnahme die Empfangsstelle ohne Verzug zu unterrichten. (Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 19—21, § 46 Abs. 15.)

§ 62. Abs. 4. Satz 2. [281]) Satz 2 des Abs. 4 erklärt den Satz 1 betreffend die Verpflichtung der Eisenbahn zur Avisirung und Auszahlung der eingegangenen Nachnahme auch auf Auslagen für anwendbar, welche vor der Aufgabe für das Gut gemacht worden sind. Es kann daher bezüglich der Auslagen auf die Erörterungen in Anm. 280 verwiesen werden.

§ 62. Abs. 4. Satz 3. [282]) Es ist bei kleineren Nachnahmebeträgen bis zu einer bestimmten Maximalgrenze üblich, im Tarife zu vereinbaren, daß die Auszahlung der Nachnahme nicht von der Benachrichtigung des thatsächlichen Eingangs, sondern vom Ablauf einer bestimmten Frist nach erfolgter Aufgabe abhängig gemacht wird, indem alsdann der richtige Eingang vermuthet wird. Satz 3 bestimmt, daß, wenn eine derartige Abrede im Tarife getroffen ist, eine besondere Benachrichtigung nicht nothwendig ist; es ist alsdann vielmehr Sache des Absenders, nach Ablauf der Frist sich den Nachnahmebetrag ohne Weiteres abzuholen. Allg. Zus.-Best. II, Abs. 2 u. 3 z. § 62 Verk.-Ord.: insbesondere Nachnahmen unter 150 Mark nach Ablauf von 14 Tagen, vom Tage der Abfertigung an gerechnet. Ist die Beförderungsstrecke jedoch länger als 1000 km, so beträgt die Frist drei Wochen. (Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 13—15.)

§ 62. Abs. 5. [283]) Abs. 5 giebt dem Grundsatze Ausdruck, daß, wenn das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme haftet und denselben dem Absender sofort zu ersetzen hat. Denn die Eisenbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen einzuziehen, insbesondere auch die auf dem Gute haftenden Nachnahmen; sie hat wegen aller dieser Forderungen ein Pfandrecht am Gute. (H.-G.-B. Art. 409 ff.) Verabsäumt die Eisenbahn diese Einziehungspflicht, so ist sie dem Absender schadenersatzpflichtig. Voraussetzung ist aber, daß dem Absender hierdurch ein Schaden entstanden ist. Auch reicht die Haftpflicht der Eisenbahn nur bis zum Betrage der Nachnahme. Ist also der Schaden höher, als dieser Betrag, so kann das Mehr von der abliefernden Bahn nicht gefordert werden. Ist aber der Schaden geringer, so ist nur der wirkliche Betrag desselben zu zahlen. Der Schadensersatz muß sofort geleistet werden, da die Eisenbahn aus der Verletzung des Einziehungsmandates haftet. Sie hat weder das Recht, den Absender mit seinem Anspruche an den Absender zu verweisen, noch die Ersatzleistung hinauszuziehen, bis sie den Nachnahmebetrag nachträglich vom Empfänger eingezogen hat. Dagegen bleibt der Eisenbahn der Rückgriff gegen den Empfänger, denn dieser wird dadurch, daß die Eisenbahn die Einziehung der Nachnahme bei der Ablieferung verabsäumt hat, von der ihm nach Art. 406 H.-G.-B. § 67 Verk.-Ord. (Anm. 315, 316) obliegenden Zahlungspflicht nicht frei. Insoweit also die Eisenbahn dem Absender Ersatz leisten muß, ist sie zum Rückgriffe gegen den Empfänger berechtigt. Aber auch der Rückgriff reicht nur bis zum Betrage der Nachnahme.

[284]) Nach Abs. 6 ist die Eisenbahn zur Zulassung von Baarvorschüssen, d. h. solchen Beträgen, welche dem Absender bereits bei der Aufgabe ausgezahlt werden (s. g. uneigentlichen Nachnahmen: Anm. 272 S. 325 Allgem. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 2) nicht verbunden. Sie können aber zugelassen werden. Die Eisenbahn ist zur Zulassung berechtigt, nicht verpflichtet. Doch hängt die Zulassung von der Voraussetzung ab, daß die Baarvorschüsse nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt sind. Die Allg. Zus.-Best. III z. § 62 l. c. bestimmen: „Baarvorschüsse werden nur insoweit gewährt, als sie nach den besonderen Bestimmungen im Theil II Abschn. A. (Deutsch. Eisenb.-Güt.-Tarif) zugelassen sind" (s. Allg. Abf.-Vorschr. § 38 Abs. 15, Rudbeschel S. 92, Endemann S. 638). Diese Beschränkung beruht auf der Erwägung des Risikos, welches mit der Leistung vor Vorschüssen für die Bahn verbunden ist. Die Schätzung des expedirenden Beamten erstreckt sich nicht allein darauf, daß das mit Vorschuß zu belastende Gut einen Werth in Höhe des Vorschusses hat, sondern einen solchen, welcher auch bei einer theilweisen Werthverringerung und bei dem Hinzutritt von Bahnspesen aller Voraussicht nach die Deckung des geleisteten Vorschusses nicht gefährdet erscheinen läßt. Aus diesem Grunde sind Vorschüsse auf Güter, welche dem Frankaturzwange unterliegen, überhaupt unzulässig. Der Beamte, welcher Vorschüsse, die durch den Werth des Gutes nicht sicher gedeckt werden, kulposer Weise zuläßt, wird regreßpflichtig (Rudbeschel S. 92). Andererseits darf, wenn nach den Spezial-Reglements und Tarifen Baarvorschüsse zugelassen sind, der expedirende Beamte solche trotz sicherer Deckung nicht willkürlich ablehnen und dadurch die zu Gunsten des Publikums zugelassene Gewährung von Vorschüssen illusorisch machen. Er würde damit die von ihm vertretene Verwaltung Schadensansprüchen und dem Einschreiten der Aufsichtsbehörde aussetzen. Das „Ermessen" ist nicht „Willkür" und unterliegt im Streitfalle der richterlichen Kognition (Thöl III § 61 S. 121). Im Uebrigen fällt bei Baarvorschüssen, da sie sofort bei der Aufgabe ausgezahlt werden, die Nothwendigkeit einer Bescheinigung über die Auflegung der Nachnahme fort (§ 62 Abs. 3 Anm. 278), denn alsdann bedarf es einer Legitimation zur Empfangnahme nicht mehr. Ferner entfällt die Pflicht der Eisenbahn, den Absender, sobald der Betrag der Nachnahme vom Empfänger bezahlt ist, hiervon zu benachrichtigen. Denn die eingegangene Nachnahme fließt der vorschießenden Bahn zu, der Absender hat eine Auszahlung nicht mehr zu erwarten, es erübrigt sich also die Avisirung. Und endlich cessirt auch die Haftpflicht der Eisenbahn, wenn sie das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert hat. Der Absender ist im Voraus befriedigt. Die Eisenbahn schädigt mithin durch die Ablieferung des Gutes ohne Einziehung der Nachnahme nur sich, nicht den Absender.

§ 62. Abs. 6.

§ 63.

Lieferfrist.[285])

(1) Die Lieferfristen sind durch die Tarife zu veröffentlichen und dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:[286])

a) für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag.
2. Transportfrist
   für je auch nur angefangene 300 Kilometer . . 1 Tag.

b) für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage.
2. Transportfrist
   bei einer Entfernung bis zu 100 Kilometer . . 1 Tag.
   bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 Kilometer . . . . . 1 Tag.

(2) Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammt-Entfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.[287])

(3) Den Eisenbahnverwaltungen ist gestattet, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. für solche Güter, deren Beförderung von und nach abseits von der Bahn gelegenen Orten (Güternebenstellen) die Eisenbahn übernommen hat.
2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, wobei es zulässig ist, die Zuschlagfristen ausnahmsweise vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festzusetzen.
3. Für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.[288])

Die Zuschlagfristen sind gehörig zu veröffentlichen. Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt, oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt, oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig veröffentlicht wird.[289])

(4) Die Lieferfrist beginnt, abgesehen von dem Falle des § 55 Absatz 3, mit der auf die Annahme des Guts nebst Frachtbrief (§ 54 Absatz 1) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche

die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist (§ 68 Absatz 5), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.[290])

(5) Für Güter, welche bahnlagernd gestellt sind, sowie für solche Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verbeten haben, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.[291])

(6) Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.[292])

(7) Ist der auf die Auflieferung des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder Festtag, so beginnt bei gewöhnlichem Frachtgut die Lieferfrist 24 Stunden später.[293])

(8) Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder Festtag ist, so läuft bei gewöhnlichem Frachtgut die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Werktage ab.[294])

Als Lieferfristen gelten, sofern nicht besondere kürzere Fristen veröffentlicht sind, die vorstehend festgesetzten Maximalfristen unter Zurechnung der von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung ihrer Aufsichtsbehörden veröffentlichten Zuschlagsfristen.

[285]) Ist das Gut vom Absender bestimmungsmäßig aufgeliefert und vom Frachtführer zur Beförderung angenommen, so liegt Letzterem die Pflicht ob, die Ausführung des Transports zu bewirken, d. h. das Gut vom Empfangsort rechtzeitig und unversehrt an den Bestimmungsort zu befördern und an den Empfänger abzuliefern. Für die Erreichung des Transportzwecks ist es nothwendig, daß das Frachtgut nicht nur überhaupt, sondern daß es auch zur rechten Zeit und in unverletztem Zustande an den Bestimmungsort und zur Ablieferung gelangt. Was zunächst die Pflicht der rechtzeitigen Beförderung anlangt, so hat der Frachtführer den Transport in der bedungenen oder — Mangels einer Vereinbarung — in der üblichen Lieferzeit zu vollenden. Geschieht dies nicht, so tritt eine Lieferfristversäumung ein, welche die Haftpflicht des Frachtführers und einen Schadensersatzanspruch gegen denselben nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 397 H.-G.-B. begründet. (Verk.-Ord. §§ 86, 87, Schott § 339 S. 315, 319 ff.) § 63.

Das Handelsgesetzbuch giebt der Pflicht des Frachtführers zur rechtzeitigen Beförderung des Frachtguts im Art. 394 Abs. 1 dahin Ausdruck, daß, wenn über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, im Frachtvertrage nichts bedungen ist, die Frist, innerhalb deren er die Reise antreten muß, durch den Ortsgebrauch bestimmt wird, und, wenn ein Ortsgebrauch nicht besteht, die Reise binnen einer den Umständen des Falles angemessenen Frist anzutreten ist. (Anschütz und v. Völderndorff III, S. 431, Endemann S. 725, Goldschmidt, Handb. I, 2, 1. Aufl. § 75 S. 747, v. Hahn S. 588, Puchelt II S. 457, Thöl Bd. 3 §§ 16, 66, 70, Schott S. 314, 387, Wehrmann §§ 12, 28, Staub S. 955.) In erster Reihe entscheidet also die bedungene, d. h. die im Frachtvertrage bezw. Frachtbriefe ausdrücklich festgesetzte oder durch Verweisung auf bestehende Reglements in Bezug genommene Lieferzeit (Entsch. d. R.-O.-H.-G., Bd. 4 S. 15, Schott S. 316) und erst in deren Ermangelung die übliche Lieferzeit, wobei die Antrittsfrist nach Ortsgebrauch oder, wenn ein solcher nicht besteht, nach den Umständen des Falles, die Vollendungsfrist dagegen nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen sich bestimmt.

Beim Eisenbahntransport ist die Lieferzeit eine bedungene. Diese ist also entscheidend. Es bedarf der Feststellung der üblichen Lieferfristen nicht. Die Verkehrsordnung § 63 schreibt für die Berechnung der Lieferfristen feste Normen vor, welche die Berechnungsweise des Art. 394 Abs. 1 H.-G.-B. vertragsmäßig ausschließen bezw. an deren Stelle treten. § 63 bestimmt aber nicht unmittelbar die Lieferfrist für den einzelnen Eisenbahnfrachtvertrag, sondern giebt nur Maximalfristen an, in deren Grenzen jede Bahnverwaltung durch die Tarife Lieferfristen veröffentlichen darf. (Rückdeschel S. 103, Fleck S. 282, W. Koch S. 19.) Indeß durch die Bezugnahme auf § 63 und die hieraus hergeleiteten Bestimmungen der einzelnen Tarife im Eisenbahnfrachtbriefe ist vertragsmäßig die Lieferzeit für jeden Transport bestimmt. Insofern ist jede Bahn an die Lieferfristen des § 63 gebunden, als sie deren Maximum in ihren Tarifen nicht überschreiten darf.

§ 63. Abs. 1.

[286]) Abs. 1 bestimmt folgende Maximalfristen: a) für Eilgüter: 1. Expeditionsfrist 1 Tag, 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 300 Kilometer 1 Tag; b) für Frachtgüter: 1. Expeditionsfrist 2 Tage, 2. Transportfrist bei einer Entfernung bis zu 100 Kilometer 1 Tag, bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 Kilometer 1 Tag. Diese Bestimmung ist obligatorisch und enthält für jede Bahn die bindende Verpflichtung, Lieferzeiten zu publiziren. Zur Beobachtung dieser Pflicht kann daher jede Bahn durch ihre Aufsichtsbehörde angehalten werden, auch würde die Unterlassung Schadensersatzansprüche begründen.

Die Form der Publikation ist vorgeschrieben. Sie muß durch die Tarife erfolgen. Damit ist die Angabe der Lieferfrist zu einem integrirenden Bestandtheil der Tarife gemacht. Es folgt daraus, daß, insoweit dies für die Tarife vorgeschrieben, auch die durch dieselben zu publizirenden Lieferfristen der Kontrole und Genehmigung der betr. Aufsichtsbehörden mit unterworfen sind. Eine andere Form genügt nicht.

Die Lieferfristen setzen sich aus Transportfristen und Expeditionsfristen zusammen. Erstere entsprechen den Lauffristen, d. h. der wirklich auf das Laufen der Güter erforderlichen Zeit, letztere den Ladefristen, d. h. der für die Be- und Entladung des Gutes, sowie sämmtliche damit zusammenhängende Manipulationen erforderlichen Zeit. Diese Fristen sind als Maximalfristen bezeichnet, d. h. jede Bahn ist an die hier vorgeschriebene Grenze gebunden, sie darf über dieselbe — abgesehen von den gemäß § 63 Abs. 3 zugelassenen Zuschlagfristen — nicht hinausgehen, d. h. nicht höhere Lieferungszeiten festsetzen und publiziren, als die Normen des § 63 vorschreiben, selbst nicht, wenn andere günstige Bedingungen dafür tarifmäßig gewährt werden. Die Allg. Zus.-Best. z. § 63 Verk.-Ord. bestimmen: „Als Lieferfristen gelten, insofern nicht besondere kürzere Fristen veröffentlicht sind, die in § 63 Abs. 1 festgesetzten Maximalfristen, unter Zurechnung der von den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen mit Genehmigung ihrer Aufsichtsbehörden veröffentlichten Zuschlagfristen." Unstatthaft ist es, bei Gütern, welche zu ermäßigten Frachtsätzen transportirt werden, die reglementarischen Lieferungszeiten zu verlängern oder ganz aufzuheben (s. Schreiben des R.-E.-A. vom 22. März 1876 und den Erl. des Preuß. Hand.-Minist. vom 9. April 1876); und ebenso ist es unzulässig, die Sonn- und Feiertage bei Berechnung der Fristen außer Ansatz zu lassen (außer in den Fällen des § 63 Abs. 6 und 7 Verk.-Ord. s. Anm. 292 f. S. 304 f.) oder für Güter, welche nur an bestimmten Tagen der Woche expedirt werden (z. B. auf Haltestellen mit beschränktem Güterexpeditionsdienste, Jahrmarktsgüter 2c.), eine Verlängerung der normalen Fristen in den Tarifen auszubedingen. (Vgl. Erl. d. Preuß. Hand.-Minist. vom 16. Dezember 1876, V, 11956, und vom 31. März 1877, V, 2634, II, 5845.) Noch weniger ist es gestattet, die Lieferzeiten etwa ganz aufzuheben. Auch die Klausel „Verzicht auf Lieferzeit" ist unzulässig. Wohl aber darf jede Bahn unter die gegebene Grenze herabgehen und innerhalb derselben beliebig geringere Fristen normiren.

[287]) Nach Abs. 2 berechnen sich, wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, die Transportkosten aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen. Es ist also bei diesen Transporten ganz indifferent, wie viel Verwaltungen daran betheiligt sind und wie oft eine Uebergangs- oder Umexpedition unterwegs etwa erforderlich ist. Eine tarifarische Bestimmung, wonach die Lieferfristen, welche mehrere Bahn- oder Staatsgebiete berühren, sich zusammensetzen aus der Summe der für jedes Gebiet zulässigen Maximalfristen, ist unstatthaft, die Berechnung der Lieferfristen soll vielmehr ohne Rücksicht auf die Ueberschreitung der betreffenden Landesgrenzen stattfinden. (Erl. d. R.-E.-B.-A. 21. März 1876 u. d. Preuß. Hand.-Minist., 10. April 1876, II, 5656, V, 2807.) Es wird lediglich die Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation in Betracht gezogen und der sich hieraus ergebenden Transportfrist nur eine einmalige Expeditionsfrist hinzugerechnet, wie wenn das Gut nur in einem einzigen

§ 63. Abs. 2.

Bahngebiete befördert worden wäre. (Ruckdeschel S. 107.) Ebenso ist es gleichgültig, ob die betreffenden Eisenbahnen in einem oder in mehreren Staatsgebieten liegen.

Voraussetzung dieses Berechnungsmodus ist aber, daß der Transport mittelst direkten Frachtbriefes ohne Vermittelungsadresse (Verk.-Ord. § 49 Anm. 170 S. 210) übergeht. Wird ein neuer Frachtbrief unterwegs ausgestellt, so wird die Lieferzeit für jedes der betheiligten Bahngebiete getrennt berechnet. Für die Berechnung der Gesammtentfernung sind die behördlich genehmigten Entfernungsangaben der einzelnen Tarife und in deren Ermangelung die allgemeinen amtlichen Entfernungsangaben in erster Reihe maßgebend. Wenn innerhalb eines und desselben Bahngebietes oder Verbandes zwischen Aufgabe- und Bestimmungsstation verschiedene Transportwege bestehen, über welche Güter zu gleichen Frachtsätzen instradirt werden, wird nur die kürzere Entfernung eingestellt werden dürfen, selbst wenn ausnahmsweise aus besonderen Umständen die Bildung der Tarife nach der Entfernung der längeren Route von der Aufsichtsbehörde gestattet sein sollte. Wenn hingegen bei konkurrirenden Routen der Absender selbst die längere Route wählt, so muß er sich auch die längere Transportfrist gefallen lassen. (Schr. d. R.-E.-B.-A. 8. Dezember 1874, Nr. 8252.)

Ferner müssen die Verwaltungsbereiche anschließende sein. Besteht zwischen ihnen keine Schienenverbindung, so sind sie nicht anschließend, auch wenn sie an demselben Orte münden. Es kann zweifelhaft erscheinen, ob, wenn die Lieferzeit zwar in dem einen Bahnbereiche nach den für dieses geltenden Bestimmungen überschritten, in dem anderen anschließenden Bahnbereiche aber derart eingehalten worden ist, daß die Lieferzeit für die Gesammtentfernung beider Bereiche nicht überschritten erscheint, dieselbe als nicht überschritten anzusehen und die erstere Verwaltung für ihre Säumniß nicht ersatzpflichtig ist, bezw. ob eine Bahn, welche den auf sie entfallenden Theil der Lieferfrist überschreitet, von Fristersparnissen einer anderen Bahn Vortheil ziehen könne. Aber mit Rücksicht darauf, daß Abs. 2 unverkennbar für die Berechnung eines mehrere Bahnbereiche durchlaufenden Transports gewissermaßen ein Bahngebiet fingirt, ist anzunehmen, daß die beschleunigtere Beförderung der einen Verwaltung der säumigeren anderen Verwaltung zu Gute kommt und deren Verspätung ausgleicht, gleichviel ob eine Gesammtlieferfrist besteht oder nicht.

§ 63. Abs. 3. Satz 1. [288]) Abs. 3 Satz 1 gestattet den Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagfristen für folgende Fälle festzusetzen: 1. für solche Güter, deren Beförderung von und nach abseits von der Bahn gelegenen Orten (Güternebenstellen) die Eisenbahn übernommen hat; 2. für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, wobei es zulässig ist, die Zuschlagfristen ausnahmsweise vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festzusetzen; 3. für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite. Die Festsetzung von Zuschlagsfristen setzt als Regel in allen drei Fällen die vorgängige Genehmigung der Aufsichtsbehörde voraus. (In Preußen ist dies der Minister der öffentlichen Arbeiten; jedoch ist zur Genehmigung der Zuschlagfristen für die Fälle plötzlich eintretender Verkehrsstockungen

die Aufsichtsbehörde erster Instanz ermächtigt. Erl. d. Hand.-Minist. vom 13. November 1874, V, 3692. Von der Genehmigung ist dem Reichs-Eisenbahnamte Mittheilung zu machen. (Schreiben des R.-E.-A. v. 9. Januar 1876, Nr. 10; Erl. d. Hand.-Minist. v. 28. Januar 1876, V, 319.) Nur im Falle außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse ist es zulässig, ausnahmsweise die Zuschlagsfrist vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festzusetzen, mithin die Genehmigung nachträglich einzuholen. Unter „außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen" sind hier alle Fälle vorübergehender Störung oder Verkehrshäufung gemeint, wohin auch Krieg, Mobilmachung, Wassersnoth und Güterstockungen jeder Art, z. B. in Folge von Messen, Jahrmärkten ꝛc. gehören. Abs. 3 des § 57 des bisherigen Betr.-Regl. und Abs. 3 Ziff. 1 des § 6 der Ausführ.-Best. z. internat. Uebereinkommen führen „Messen" ausdrücklich an. Die im § 6, Ziff. 3 u. 4 l. c., angeführten Fälle für nicht überbrückte Flußübergänge und Bahnen untergeordneter Bedeutung sind in die Verk.-Ord. nicht aufgenommen. Eine Verlängerung der tarifarischen Lieferfristen für andere, als die vorbezeichneten Fälle, ist überhaupt nicht, also auch nicht mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gestattet. (Erl. des Preuß. Hand.-Minist. vom 6. August 1874. II, 16133. A. M. Ruckdeschel, S. 108.) Die Festsetzung der Zuschlagsfrist hat übrigens keine rückwirkende Kraft. Erst die vom Augenblicke der Publikation an zur Beförderung angenommenen Güter sind also der Zuschlagsfrist unterworfen. Dagegen findet sie auf bereits vorher aufgegebene bezw. bereits auf dem Transport befindliche Güter keine Anwendung. Denn der Frachtführer darf nicht einseitig die Bedingungen, unter welchen der Frachtvertrag abgeschlossen ist, abändern, also auch nicht die bezügliche Lieferzeit modifiziren. Die Eisenbahn kann hiernach bei Eintritt eines plötzlichen Verkehrshindernisses betreffs der bereits vorher übernommenen Güter Schadensansprüche für Verspätung nur mit den aus Art. 397 H.-G.-B. § 86 Verk.-Ord. entnommenen Einreden abwenden.

§ 63. Abs. 3. S. 2—5

[289]) Satz 2 bis 5 des Abs. 3 betreffen die Veröffentlichung und Genehmigung der Zuschlagsfristen. Zum Schutze des Publikums gegen jedes eigenmächtige Verfahren der Bahnen ist bestimmt, daß die Zuschlagsfristen gehörig zu veröffentlichen sind. Die Veröffentlichung kann der Natur der Sache nach zwar nicht durch die Tarife erfolgen, muß aber in derselben Form, wie sonst in der Regel die öffentlichen Bekanntmachungen der betreffenden Bahn bewirkt werden bezw. vorgeschrieben sind, geschehen. Um ferner kontroliren zu können, ob diejenige Bahn, welche von der Festsetzung von Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen genöthigt ist, die bezüglichen Voraussetzungen beobachtet und die Zuschlagsfristen innegehalten hat, ist bestimmt, daß aus der vorgeschriebenen Bekanntmachung zu ersehen sein müsse, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt oder ob eine solche vorbehalten sei, so daß das Publikum in der Lage ist, die Legalität der Genehmigung bezw. im Falle des Vorbehalts derselben ihre nachträgliche Ertheilung selbst zu prüfen. Daran knüpft sich ferner die noch strengere Vorschrift, daß beim Vorbehalt der Genehmigung deren nachträglich erfolgte Ertheilung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffent-

licht werden muß, und endlich, daß, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig veröffentlicht wird, die Festsetzung der Zuschlagsfristen wirkungslos ist. Sowohl mit der nachträglichen Ablehnung der Genehmigung wie auch mit dem lediglich formellen Verstoß der verspäteten Publikation der ertheilten Genehmigung ist also die Folge der Wirkungslosigkeit der provisorisch festgesetzten Zuschlagsfristen verbunden. Diese Bestimmung hat den Zweck, Mißbräuchen der Eisenbahnverwaltungen entgegenzutreten, sowie das Publikum über die Rechtsbeständigkeit der veröffentlichten Zuschlagsfristen in kürzester Zeit aufzuklären und dadurch ungerechtfertigte Reklamationen abzuschneiden. (Deshalb sind in der Regel schon vor oder doch spätestens gleichzeitig mit der Veröffentlichung die Anträge auf Genehmigung zu stellen und von den Aufsichtsbehörden ohne Verzug, nöthigenfalls telegraphisch, zu erledigen. Erl. d. Preuß. Hand.-Minist. vom 13. November 1874, V, 3982.) Die Bahn, welche die Zuschlagsfristen unter Vorbehalt der Genehmigung vorläufig festsetzt und publizirt, trägt somit das volle Risiko, falls die Aufsichtsbehörde die für die beantragte Genehmigung geltend gemachten Gründe verwirft oder die Publikation nicht rechtzeitig erfolgt. In diesem Falle kann sich mithin die Bahn betreffs der nach ihrer vorläufigen Festsetzung bereits behandelten Transporte auf die Zuschlagsfrist nicht berufen, muß vielmehr die gewöhnlichen Lieferungszeiten gegen sich gelten lassen und den aus der Ueberschreitung derselben entstandenen Schaden vertreten.

§ 63. Abs. 4. [290]) Abs. 4 enthält Bestimmungen über Beginn und Wahrung der reglementarischen Lieferfrist.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Guts nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht. Die Einschaltung „(§ 54 Abs. 1)" läßt erkennen, daß nur die Annahme des Guts und Frachtbriefs zur Beförderung, also der Abschluß des Frachtvertrages, nicht aber die Annahme zur einstweiligen Verwahrung (§ 55 Abs. 2 s. Anm. 223) gemeint ist. In letzterem Falle beginnt die Lieferfrist erst mit der auf die Aufdrückung des Abfertigungsstempels folgenden Mitternacht. Ferner ist auf den Ausnahmefall des § 55 Abs. 3 ausdrücklich hingewiesen. Darnach ist die Eisenbahn mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde berechtigt, im Falle sie Wagenladungsgüter, deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, gleichwohl zum Transporte annimmt, mit dem Absender zu vereinbaren, daß für die Sendung die Lieferfrist von dem Tage an zu rechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt. Der Absender hat sein Einverständniß auf dem Frachtbriefe zu erklären und auf dem Frachtbriefduplikate zu wiederholen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Zeitpunkt der Absendung auf dem Frachtbriefe durch Aufdrückung eines besonderen Stempels ersichtlich zu machen und diesen Zeitpunkt dem Absender ohne Verzug mitzutheilen. Abgesehen von diesen Ausnahmefällen beginnt die Lieferfrist mit der Mitternacht des Annahmetages. Es soll mithin, abweichend von der gewöhnlichen gesetzlichen Zeitrechnung, der Tag des Vertragsabschlusses (Annahme des Guts mit Frachtbrief) nicht in die Frist — deren Lauf erst mit der nächsten Mitternacht beginnt — mit eingerechnet werden. Die Stunde und Minute der Uebergabe des Frachtguts kommt also für die Berechnung

der Lieferzeit nicht in Betracht. Maßgebend ist allein die darauf folgende Mitternacht. Ist hiernach die Aufgabe des Guts mit dem Frachtbrief in den Vormittagsstunden erfolgt, so beginnt die Fracht erst mit der nächsten Mitternacht. Die Zwischenzeit bezw. der Rest des Tages der Aufgabe bis zur Mitternacht kommt der Eisenbahn zu Gute. (Ruckdeschel S. 110.)

Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist (§ 68 Absatz 5), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben, oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist. Die Lieferfrist ist hiernach innegehalten, d. h. der Transport noch in der tarifmäßigen Lieferfrist beendet, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach Maßgabe des Vorstehenden bestimmungsmäßig zugeführt oder die Ankunft bestimmungsmäßig bekannt gemacht ist. Dem Empfänger gleichgestellt sind hierbei „diejenigen Personen, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann," d. h. sowohl die Bevollmächtigten des Empfängers, wie die sonst usance- oder tarifmäßig für ihn zum Empfange berechtigt Erscheinenden nach Maßgabe des Rechts der Ablieferungsstation. Die Beurtheilung der Legitimation ist daher Sache des konkreten Falles. Gewahrt ist die Lieferzeit prinzipaliter durch die Zuführung, eventualiter durch schriftliche Benachrichtigung. Bei der Zuführung hängt es gleichfalls von den konkreten Verhältnissen ab, ob dieselbe „an die Behausung oder das Geschäftslokal", je nach Wunsch oder Stellung des Empfängers, zu erfolgen hat. Es ist Zuführung, nicht Ablieferung gesagt. Denn nur die erstere hat die Bahn in ihrer Hand, zur Ablieferung gehört auch die Annahme des Empfängers, und dessen Wille darf die Einhaltung der Lieferzeit nicht beeinflussen. Vgl. das Nähere über den Begriff der Ablieferung: § 75.

Absatz 4 stellt die Zuführung als die Regel, die schriftliche Benachrichtigung als die Ausnahme hin, welche nur eintritt, wenn jene nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist. In der Praxis geschieht aber umgekehrt die Zuführung nur ausnahmsweise und bildet die Avisirung tarifmäßig die Regel (§ 68 Abs. 1) insbesondere bei Wagenladungsgütern. Ist schriftliche Benachrichtigung tarifmäßig gestattet, so unterscheidet Absatz 4 wiederum zwei Kategorien; durch die Post oder auf andere Weise (Boten, Telegramm, Omnibus oder sonstige Gelegenheit, § 68 Abs. 1. Allg. Abf.-Vorschr. § 49). Im ersteren Falle genügt es schon zur Innehaltung der Frist, daß innerhalb derselben die schriftliche Nachricht für den Empfänger zur Post gegeben ist, im letzteren Falle muß ihm dagegen die Nachricht wirklich zugestellt sein. Der Unterschied ist nicht unerheblich. Denn bei der Avisirung durch die Post ist hiernach die Frist gewahrt, wenn der Avisbrief innerhalb derselben in den Briefkasten geworfen oder im Postlokale abgegeben ist, es wird also zu Gunsten der Bahn diejenige Zeit erspart, die der Avisbrief braucht, um von der Aufgabe zur Post in die Hände des

Adressaten zu gelangen; bei jeder anderen Art der Benachrichtigung ist dagegen die wirkliche Zustellung erforderlich, d. h. es fällt noch die ganze Zeit in die Lieferfrist, welche der Bote 2c. braucht, um den Brief an den Adressaten zu befördern (Ruckdeschel S. 110). Dieser Unterschied hat darin seinen Grund, daß man in der Bestellung durch die Post eine promptere Art der Beförderung und einen sichereren Beweis für die rechtzeitige Avisirung erblickt, als in der Benachrichtigung auf andere Weise. Die Avisirung darf aber in keinem Falle vor erfolgter Ankunft des Guts bewirkt werden, außer wenn der Absender oder Empfänger dies ausdrücklich oder auf seine Gefahr verlangt.

§ 63. Abs. 5. [291]) Abs. 5 bestimmt, daß für Güter, welche bahnlagernd gestellt sind, sowie für solche Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verbeten haben, die Lieferzeit gewahrt ist, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist. Diese besondere Bestimmung war erforderlich, weil derartige Güter gemäß § 68 Abs. 1 Satz 3 der Verk.-Ord. nicht avisirt werden. Für bahnlagernde Güter konnte also, da sie weder dem Empfänger zugeführt, noch avisirt werden, weder die Zuführung, noch die Avisirung bei Wahrung der Lieferfrist in Betracht gezogen werden. Für solche Güter mußte vielmehr lediglich der Zeitpunkt der Bereitstellung zur Abnahme maßgebend sein. Selbstverständlich handelt es sich hier um die Bereitstellung auf der Bestimmungsstation. Die Lieferzeit ist gewahrt, wenn dieser Zeitpunkt noch in dieselbe fällt.

§ 63. Abs. 6. [292]) Abs. 6 bezeichnet diejenigen Fälle, in welchen ausnahmsweise ein Ruhen des Lieferfristenlaufs eintritt. Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird. (Allg. Abf.-Vorschr. §§ 41, 42, 44, 45.) In beiden Fällen entspricht es der Billigkeit, den Lauf der Lieferfristen nicht während einer Zeit fortsetzen zu lassen, in der die Eisenbahn durch gesetzliche Vorschrift oder höhere Gewalt oder Zufall außer Stande gesetzt ist, die Beendigung des Transports herbeizuführen. Es soll alsdann ausnahmsweise ein Ruhen des Lieferfristenlaufes eintreten, d. h. der Lauf wird nicht vollständig und derartig unterbrochen, daß die ganze Frist von dem Aufhören des Hindernisses an von Neuem zu laufen beginnt, sondern sie ruht nur während der Zeit des Hindernisses dergestalt, daß die Zeit, welche vor dem Hindernisse liegt, mit der Zeit nach dem Wegfalle desselben zusammengerechnet wird und bloß die Zwischenzeit, in welcher das Hinderniß besteht, unberücksichtigt bleibt, d. h. der Fristenlauf knüpft nach Aufhebung des Hindernisses an den vorher bereits verstrichenen Theil der Lieferzeit an und wird mit Wegfall des Hindernisses unter Zurechnung der bereits vorher zum Theil verstrichenen Lieferzeit weiter fortgesetzt. Als solche Umstände, welche ein Ruhen des Lieferfristenlaufs zur Folge haben, bezeichnet Abs. 6: 1. die zoll- oder steueramtliche oder polizeiliche Abfertigung; 2. eine ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretene Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Unter- zoll- oder steueramtlicher oder polizeilicher Abfertigung ist hierbei im weitesten Sinne jede durch die Steuer-, Zoll- und Polizeivorschriften der transitirten Länder erforderliche Behandlung des Guts zu verstehen. Ebenso ist „Betriebsstörung" im weitesten Sinne aufzufassen, gleichviel also, ob dieselbe durch höhere Gewalt, Naturereignisse, Brand, Wassernoth oder Zufälle irgend welcher Art, sei es in den Leuten oder den Transportmitteln der Bahn liegend, herbeigeführt ist. Bedingung ist nur, daß die Betriebsstörung „ohne Verschulden der Eisenbahn" eingetreten ist. Den Beweis dafür, daß die beregten Hindernisse vorhanden gewesen sind und ohne ihr Verschulden den Transport aufgehalten haben, hat die Bahn zu führen. Es ist hierbei gleichgültig, ob das Hinderniß vor oder bei Antritt des Transports oder erst unterwegs eingetreten ist. Die Frist ruht, wenn der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports dadurch verhindert wird, und zwar zeitweilig, d. h. weder eine ganz unerhebliche Störung, noch eine dauernde Verhinderung des Transports, welche denselben unmöglich macht, beziehungsweise seinen Zweck vereitelt, bedingen ein Ruhen der Frist.

293) Von der Regel, wonach die Lieferfrist mit der auf die Annahme des Guts nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht beginnt und dementsprechend mit der Mitternacht des letzten Tages der tarifmäßigen Lieferfrist endet, sind durch die Abs. 7 und 8 für gewöhnliches Gut — nicht für Eilgut — zwei Ausnahmen geschaffen. Erstens beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später, wenn der auf die Auflieferung des Guts zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder Festtag ist, und zweitens endet die Lieferfrist, wenn der letzte Tag derselben ein Sonntag oder Festtag ist, erst an dem darauf folgenden Werktage. (§ 63 Abs. 7 u. 8.)

294) S. Anm. 293.

§ 64.

Verfügungsrecht des Absenders.[295]

(1) Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation abgeliefert werde.[296])

I. (1) Jede Verfügung des Absenders muss sich auf die ganze Sendung erstrecken und daher für alle Theile derselben die gleiche sein.

(2) Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, sind zulässig.

(2) Dieses Recht steht indeß im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins (§ 54 Absatz 5 und 7) dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat oder den Aufnahmeschein vorweist. Hat in diesem Falle die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar.[297])

(3) Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittelung der Versandstation zugekommen sind.[298])

†II. Nachträgliche Anweisungen des Absenders, welche nicht durch Vermittelung der Aufgabestation gegeben werden, bleiben unbeachtet.

(4) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbrief-Duplikat oder den Aufnahmeschein besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach Maßgabe des § 66 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.[299])

(5) Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.[300])

†III. (1) Im Falle einer nachträglichen Verfügung des Absenders werden folgende Frachtbeträge erhoben:

a) wenn das Gut auf einer Unterwegsstation angehalten und ausgeliefert wird, die Fracht bis zu dieser Unterwegsstation;

b) wenn das Gut von der Bestimmungsstation oder von einer Unterwegsstation nach der Versandstation zurück- oder nach einer anderen Station befördert wird, ausser der Fracht für die Beförderung bis zur ursprünglichen Bestimmungsstation oder bis zu der Unterwegsstation, auf welcher das Gut angehalten wird, im ersten Falle die Rückfracht bis zur Versandstation, im zweiten Falle die Fracht von der

ursprünglichen Bestimmungsstation oder von der Unterwegsstation bis zur neuen Bestimmungsstation.

(2) Wird das Gut auf einer Unterwegsstation angehalten, gleichviel ob es daselbst ausgeliefert oder nach der Versandstation zurück- oder nach einer anderen Station weitergesandt wird, so ist ausserdem Reugeld gemäss der Bestimmung unter Absatz (8) dieses Paragraphen zu entrichten.

(6) Die im ersten Absatze dieses Paragraphen vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem Formular Anlage F erfolgen. Diese Erklärung ist im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins auf der betreffenden Urkunde zu wiederholen, welche gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.[301])

Anlage F.

(7) Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.[302])

(8) Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind. Diese Kosten (Reugeld) sind im Tarife ein- für allemal festzusetzen.[303])

IV. Das Reugeld ist im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.

(9) Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme sowie wegen nachträglicher Frankirung können nach dem Ermessen der Eisenbahn unter der Bedingung zugelassen werden, daß die Verfügung auf dem etwa ausgestellten Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmeschein) vermerkt wird.[304])

V. (1) Die nachträglich aufgegebene Nachnahme muss mindestens 3 Mark betragen.

(2) Der Absender hat den Antrag bei der Versand-Abfertigungsstelle durch Vollziehung einer Erklärung nach dem Formular Anlage G anzubringen.

Anlage G.

VI. Der Preis der Formulare zu den nach Absatz (6) und Zusatzbestimmung V (2) abzugebenden Erklärungen (Anlage F und G) ist im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.

§ 64.

295) Nach dem Wesen des Frachtvertrages ist der Absender an sich berechtigt, während der Ausführung des Transports über das Gut zu verfügen, und der Frachtführer verpflichtet, den Verfügungen des Absenders Folge zu leisten. Denn der Frachtführer hat kein Recht, auf die Ausführung des Frachtvertrages zu bestehen; seine Befugniß geht nicht weiter, als daß ihm die vereinbarte Gegenleistung, d. h. die Fracht 2c. nicht entzogen werden darf. Unter dieser Voraussetzung sowie unter der weiteren, daß die Rechtslage des Frachtführers dadurch nicht verschlechtert wird, steht daher dem Absender die freie und volle Verfügung über das Gut zu. Dieses Verfügungsrecht des Absenders wird erst durch den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag beendet. Es entspricht sowohl dem Interesse des Rechts, wie dem Bedürfnisse des Verkehrs, daß die bezüglichen Rechte des *Absenders* und des *Empfängers* genau bestimmt und von einander abgegrenzt sind.

Im H.-G.-B. ist dies im Zusammenhange mit der Regelung des gesammten Rechtsverhältnisses zwischen Absender, Frachtführer und Empfänger (s. § 66 Anm. 310) durch die Art. 402, 405 in folgender Weise geschehen: Der *Absender* hat so lange alle Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrage und die ausschließliche Befugniß zur Verfügung über das Gut, bis nach der Ankunft am Ablieferungsorte der Frachtführer den Frachtbrief dem Empfänger übergeben *oder* dieser gegen den Frachtführer die Klage auf Uebergabe des Frachtbriefs und Frachtguts angestellt hat. Der *Empfänger* erlangt alle Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrage und die ausschließliche Befugniß zur Verfügung über das Gut, wenn nach der Ankunft am Ablieferungsorte der Frachtführer den Frachtbrief ihm übergeben *oder* er gegen den Frachtführer die Klage auf Uebergabe des Frachtbriefs und des Frachtguts angestellt hat.

Das auf diesen Grundsätzen beruhende System des Handelsgesetzbuchs ist auch für das *internationale Eisenbahnfrachtrecht* mit nur einer wesentlichen Modifikation angenommen worden. Man hielt es nämlich im Verkehrsinteresse für geboten, die Möglichkeit zu schaffen, das Verfügungsrecht des Absenders auch *während des Transports in markanter Weise zu beschränken*, ohne daß jedoch dadurch die Grundsätze in Betreff des Verfügungsrechts des Empfängers eine Abänderung erfahren oder irgend ein Dritter Verfügungsrechte an dem Gute erlangt. Diese markante Form ist durch die *obligatorische Ausstellung und den Besitz des Frachtbriefduplikats* eingeführt worden. (Art. 8 Abs. 5, Art. 15 Abs. 2 des internationalen Uebereink.) Dem Frachtbriefduplikat ist zwar die Bedeutung und Rechtswirkung eines Konnossements (Ladescheins) nicht beigelegt. (Art. 8 Abs. 6 l. c.) Dasselbe besitzt nicht die Eigenschaft eines Dispositionspapiers über das rollende Gut. Aber es soll die Möglichkeit gewähren, den Absender bereits während des Transports in der Verfügung über das Gut zu beschränken. Zu diesem Behufe ist obligatorisch vorgeschrieben, daß der Absender zugleich mit dem Frachtbriefe ein Frachtbriefduplikat der Eisenbahn vorzulegen und diese auf demselben den Empfang des Frachtguts zu bescheinigen hat. Das System des internationalen Eisenbahnfrachtrechts ist darnach in folgender Weise aufgestellt: Der *Absender* hat so lange die volle Dispositionsbefugniß,

als er das Frachtbriefduplikat besitzt und bis nach Ankunft des Guts am Bestimmungsort der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von diesem die Klage auf Uebergabe des Frachtbriefs und Frachtguts der Eisenbahn zugestellt ist. Der Absender ist, wenn er das Frachtbriefduplikat nicht mehr besitzt, in seiner Dispositionsbefugniß insofern beschränkt, als er Anweisungen über die Rückgabe des Guts auf der Versandstation, Anhalten unterwegs oder Ablieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation nicht ertheilen darf, und derartige Anweisungen nichtig sind. Der Empfänger erlangt die Dispositionsbefugniß nach der Ankunft des Guts am Bestimmungsort mit der Uebergabe des Frachtbriefs und Guts, gleichviel ob er das Frachtbriefduplikat besitzt oder nicht.

Die Verk.-Ord. hat im § 64 einen Mittelweg eingeschlagen. Sie läßt dem Absender zwischen beiden Systemen die Wahl. Da die Art. 402 und 405 des H.-G.-B. nicht zu denjenigen Bestimmungen gehören, deren vertragsmäßige Abänderung Art. 423 H.-G.-B. verbietet, so ist im § 64 gültigerweise vereinbart, daß der Absender bezw. Empfänger, je nachdem ein Frachtbriefduplikat bezw. ein diesem gleichstehender Aufnahmeschein ausgestellt ist oder nicht, in Bezug auf das Verfügungsrecht den Rechtswirkungen der Art. 402, 405 H.-G.-B. oder des Art. 15 des internat. Uebereink. unterworfen ist. Die Ausstellung des Frachtbriefduplikats bezw. Aufnahmescheines ist nicht, wie im internat. Eisenbahnfrachtverkehr, eine obligatorische, sondern nur eine fakultative, die Ausstellung erfolgt nur „auf Verlangen" des Absenders (§ 54 Abs. 5 s. Anm. 218 S. 268). Daher sagt § 64 Abs. 2 „im Falle" der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheines s. Anm. 297 S. 348. Ist aber die Ausstellung erfolgt, so greifen die im internat. Uebereink.-Art. 15 vorgesehenen Rechtswirkungen vereinbartermaßen Platz. (§ 64 Abs. 2, 6.)

[296]) Wie in der vorangehenden Anm. 295 ausgeführt, besitzt der Absender bis zum Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag an sich das volle, uneingeschränkte Verfügungsrecht über das Gut. Er darf in den Grenzen des vereinbarten Frachtvertrags, d. h. ohne Erschwerung der kontraktlichen Lage des Frachtführers, jede beliebige Verfügung treffen und jede das Gut anlangende Maßregel anordnen (v. Hahn II S. 632, Goldschmidt S. 745, Anschütz III S. 444, Wehrmann S. 70 f., Ruckdeschel S. 122, Endemann, R. d. E. S. 596, Staub S. 971, Entsch. d. Reichsger. Bd. 15 S. 157). Der Absender ist nicht nur befugt, Verfügungen wegen Rückgabe des Guts auf der Versandstation, Anhaltens unterwegs, Ablieferung an seine eigene Person oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation zu treffen, sondern überhaupt jede beliebige Verfügung betreffs des Guts zu geben, das Gut bei der Aufgabe oder nachträglich mit Nachnahme zu belasten (Verk.-Ord. § 62) oder davon zu entlasten, sowie zu frankiren (§ 64 Abs. 9), er ist berechtigt, Verordnungen in Betreff der Behandlung des Guts auf dem Transport zu treffen, Sicherheitsmaßregeln in Betreff des Guts anzuordnen, die Lagerung, Ver- und Abladung, Verwiegung, Ver-

§ 64. Abs. 1.

zollung ꝛc. vorzuschreiben (R.-O.-H.-G. Bd. 12 S. 107, 196, Makower S. 433, Keyßner S. 446, Nr. 9, Wehrmann S. 76, Ruckdeschel S. 122 f. Schott S. 393, Staub Aufl. 2 S. 971), ferner bei Verhinderung des Transports durch Zufall oder höhere Gewalt anderweitige Disposition über das Gut zu treffen (§ 65), der Zollbehandlung unterwegs selbst oder durch einen Bevollmächtigten beizuwohnen und dabei Aufklärung ꝛc. zu ertheilen (§ 59 Abs. 9), die Vertragsrechte, insbesondere bei Verlust, Beschädigung und Verspätung, die Entschädigungsrechte, gerichtlich, wie außergerichtlich geltend zu machen ꝛc. (§ 73.)

Abs. 1 des § 64 hat aber im Anschluß an Art. 402 H.-G.-B. aus diesen allgemeinen Vertrags- und Verfügungsrechten des Absenders dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend mehrere wesentliche Kategorien von Befugnissen herausgehoben und deren Ausübung durch den Absender theils zur Sicherstellung des Empfängers, theils im Interesse der Eisenbahnen an besondere Voraussetzungen und Formen (§ 64 Abs. 2—9) geknüpft, bei deren Fehlen der Absender in der Ausübung jener Befugnisse beschränkt ist; sie bilden gewissermaßen im Gegensatz zu dem allgemeinen, auf dem Frachtvertrage an sich beruhenden Verfügungsrechte des Absenders ein spezielles, besonders geregeltes Verfügungsrecht desselben. Dieses spezielle Verfügungsrecht umfaßt folgende vier Verfügungsbefugnisse:

1. Der Absender hat das Recht, zu verfügen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben werde; und zwar Stück- und Wagenladungsgut. Die Allg. Zus.-Best. I Abs. 1 bestimmen: „Jede Verfügung des Absenders muß sich auf die ganze Sendung erstrecken und daher für alle Theile derselben die gleiche sein." (Vgl. hierzu Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 7.) Dies gilt insbesondere auch für Sammelgut. Unter Zurückgabe ist nicht nur die an den Absender, sondern auch an dritte Personen zu verstehen. Es ist aber vorausgesetzt, daß noch kein Transport stattgefunden hat. Zur Zurückbeförderung nach der Versandstation ist die Eisenbahn nicht verpflichtet (Wehrmann S. 71, Endemann, R. d. Eisenb. S. 597). Doch lassen die Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 2 die Zurückbeförderung von der Bestimmungs- oder einer Unterwegs-Station nach der Versand-Station zu, bei Stückgütern freilich nur unter den im § 46 Abs. 3 bestimmten Bedingungen; die Eisenbahn ist vertragsmäßig nur verbunden, den Transportweg einmal zurückzulegen. Der Absender darf also den Rücktransport des Guts behufs Rückgabe am Versandorte nicht verlangen. Eine Anweisung auf Rücktransport setzt den Abschluß eines neuen Frachtvertrages voraus (Ruckdeschel, S. 122, Schott S. 393, Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 16 S. 195, v. Hahn II S. 632, Keyßner S. 455, Puchelt II S. 490, Thöl III § 15 N. 26).

2. Der Absender hat das Recht, zu verfügen, daß das Gut unterwegs angehalten werde, und zwar gleichviel aus welchen Gründen (s. Allg. Abf. Vorschr § 46, Abs. 2 f.). Dieses Recht ist freilich dadurch wesentlich beschränkt, daß nach § 51 Abs. 1 litt. l, die Wahl des Transportweges (abgesehen von Zollabfertigungsstellen) dem Ermessen der Eisenbahn überlassen ist. (Anm. 180 S. 240.) „Unterwegs" bedeutet nicht etwa „auf freier Strecke", wohl aber auf jeder für den Güterdienst eingerichteten Station, Haltestelle ꝛc.

des Transportwegs, also sowohl auf der Versandstation, den Zwischenstationen &c., wie auch auf der Bestimmungsstation.

3. Der Absender hat das Recht, zu verfügen, daß die Waare an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte abgeliefert werde. So lange der Empfänger nicht durch einen der das Vertragsverhältniß des Absenders beendenden Akte — Uebergabe des Frachtbriefs oder Zustellung der Klage — nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte in den Frachtvertrag eingetreten ist (s. S. 350), hat der Absender das Recht, die Ablieferung des Guts auch noch am Bestimmungsorte an einen anderen Empfänger zu verfügen.

4. Der Absender hat das Recht, zu verfügen, daß die Waare an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auf einer Zwischenstation abgeliefert werde; der Absender kann nicht nur, wie im Falle 3, Ablieferung an einen anderen Empfänger verfügen, sondern auch an einen anderen Ort, nur muß dieser Ort „eine Zwischenstation", d. h. eine auf dem Transportwege zwischen Versand- und Bestimmungsstation belegene Station sein. Doch sind nach den Allg. Zus.-Best. I, Abs. 2 z. § 64 Verk.-Ord. auch Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, zulässig. Vgl. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 2, litt. c u. g; bei Stückgütern jedoch nur unter den daselbst § 46, Abs. 3 bezeichneten Bedingungen.

Demgemäß bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 2 u. 3:

„2. Nachträgliche Anweisungen sind sowohl bei Wagenladungsgütern, als auch bei Stückgütern — bei letzteren mit der im Abs. 3 enthaltenen Einschränkung — zulässig:

a) wegen Zurückgabe des Gutes auf der Versandstation an den Absender;
b) wegen Zurückbeförderung des Gutes von der Bestimmungsstation nach der Versandstation und Zurückgabe an den Absender;
c) wegen Weiterbeförderung des Gutes von der ursprünglichen Bestimmungsstation nach einer anderen Station;
d) wegen Anhaltens des Gutes unterwegs und Zurückbeförderung von der Unterwegsstation nach der Versandstation;
e) wegen Auslieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte;
f) wegen Anhaltens des Gutes unterwegs und Zurückgabe an den Absender auf der Unterwegsstation oder Auslieferung auf dieser Station an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger;
g) wegen Anhaltens des Gutes unterwegs und Beförderung nach einer anderen, seitwärts oder rückwärts gelegenen Station.

3. Bei Stückgütern sind Anweisungen des in Abs. 2 unter b, c, d und g bezeichneten Inhalts nur dann anzunehmen, wenn der Werth des

Gutes für die entstehenden Mehrkosten Deckung bietet. Ferner sind bei Stückgütern Anweisungen wegen Anhaltens des Gutes unterwegs und Zurückbeförderung nach der Versandstation (Abs. 2 d) oder Auslieferung auf der Anhaltestation (Abs. 2 f) oder auf einer anderen, seitwärts oder rückwärts gelegenen Station (Abs. 2 g) nur dann anzunehmen, wenn die Versandstation nach pflichtgemäßer Prüfung zu der Ueberzeugung gelangt, daß das Anhalten auf einer Zwischenstation mit Sicherheit und ohne Schwierigkeit erfolgen kann und daß insbesondere eine Verzögerung in der Beförderung anderer Güter hierdurch nicht eintritt. Dem Absender ist jedoch ausdrücklich zu eröffnen, daß eine Gewähr für die Ausführung dieser Anweisung, über welche erst die Unterwegsstation endgültig zu befinden in der Lage sei, nicht übernommen werde. Kann die Unterwegsstation der Anweisung entsprechen, so ist die Kartirung und Frachtberechnung in sinngemäßer Anwendung der nachstehend in Abs. 11 unter d, f und g getroffenen Bestimmnngen vorzunehmen."

§ 64. Abs. 2

297) In Betreff der Ausübung dieser Verfügungsrechte unterscheidet die Verk.-Ord. im Abs. 2 des § 64, ob ein Frachtbriefduplikat bezw. Aufnahmeschein ausgestellt ist oder nicht. Dies ist fakultativ, d. h. in die Wahl des Absenders gestellt (S. 345). Beantragt er die Ausstellung, so ist die Eisenbahn hierzu verpflichtet. Doch sind nach den Allg. Zus.-Best. I Abs. 2 z. § 64 Verk.-Ord. auch Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, zulässig. Vgl. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 2 litt. c u. g; bei Stückgütern jedoch nur unter den in den Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 3 bezeichneten Bedingungen. Bei solchen Gütern, welche nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, kann an Stelle eines Duplikats ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein ausgestellt werden, welcher dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat. (§ 54 Abs. 5, 6 Anm. 218 ff. S. 259 ff.)

Ist ein Frachtbriefduplikat oder Aufnahmeschein nicht ausgestellt, so ist die Ausübung der Verfügungsrechte des Absenders lediglich von der Beobachtung der im Folgenden (S. 349 ff.) des Näheren erörterten Formen abhängig. Ist aber ein Frachtbriefduplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt, so stehen — abgesehen von der Beobachtung dieser Formen — dem Absender die Verfügungsrechte nur dann zu, wenn er das Duplikat oder den Aufnahmeschein vorweist. (Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 4 Satz 2.) Dies ist unbedingt formales Erforderniß. Die Annahme, daß dasselbe durch die Zustimmung des Empfängers ersetzt werden könne, ist unrichtig und widerspricht dem Sinn und Wortlaut der vorliegenden Vorschrift. Ist dem Absender das Duplikat in Verlust gerathen, so kann es nur durch das landesrechtliche Amortisations-Verfahren ꝛc. ersetzt werden. Andere Personen, als der Absender, also Empfänger oder Dritte, erlangen aus dem Besitze des Duplikats kein Verfügungsrecht, denn die Vorschrift bezweckt nur, Dritten die Möglichkeit zu geben, schon während des Transports die Verfügungsrechte des Absenders zu beschränken, nicht aber, selbst solche dadurch zu erwerben. Die Verfügung des Absenders ohne Vorweisung des Frachtbriefduplikats ist nichtig. Außerdem ist aber die Eisenbahn, wenn sie

die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung zu verlangen, für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar. Diesen besonderen Schadensanspruch hat derjenige Empfänger nicht, welchem der Absender das Duplikat nicht übergeben hat oder welcher auf andere Weise als durch den Absender in den Besitz des Duplikats gelangt ist. Alsdann können nur die allgemeinen landesrechtlichen Folgen geltend gemacht werden. Der Empfänger braucht das Duplikat z. Z. der Erhebung des Anspruchs nicht mehr zu besitzen, es genügt der Nachweis, daß es ihm übergeben worden ist. Doch liegt es im Interesse des Empfängers, dasselbe zu verwahren, weil, wenn es wieder in die Hände des Absenders zurückgelangt, dieser die Verfügungsrechte unbeschränkt auszuüben legitimirt ist. Die Haftung der Eisenbahn erstreckt sich auf allen daraus entstandenen Schaden ohne Beschränkung auf die §§ 80 ff. Verk.-Ord.

[298]) Gleichviel ob ein Frachtbriefduplikat bezw. Aufnahmeschein ausgestellt ist oder nicht, in beiden Fällen ist nach Abs. 3 die Eisenbahn die Verfügungen des Absenders zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugekommen sind. (Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 5 Satz 1; s. aber auch Satz 2.) Der Grund ist, daß erfahrungsmäßig nur die Versandstation in der Lage ist, die Legitimation des Anweisenden genau zu prüfen. Die Vorschrift bezieht sich aber nur auf Anweisungen des Absenders (nicht des Empfängers) und nur auf Anweisungen der im Abs. 1 (Anm. 296) bezeichneten Art, nicht auf andere Verfügungen. Für die Eisenbahn ist diese Vorschrift fakultativ, sie kann auch Anweisungen ohne Vermittlung der Versandstation beachten, aber sie braucht es nicht. Nach den Allg. Zus.-Best. II bleiben sie unbeachtet. Doch ist bei Anweisungen des Absenders, welche unmittelbar bei der Bestimmungsstation eingehen und ohne Zweifel vom Absender herrühren, die Auslieferung des Guts wenigstens bis zum Eingang einer nochmals zu erfordernden, vorschriftsmäßigen Verfügung zurückzuhalten. (Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 5 Satz 2, s. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 6.) Bloße schriftliche, telegraphische ꝛc. Anweisungen von dem Versandorte aus genügen nicht, es bedarf der Vermittlung, d. h. der Inanspruchnahme der Versandstation für die Ausführung der Anweisung, diese ist zur Vermittlung verpflichtet, die anderen Stationen können dieselbe ablehnen.

§ 64. Abs. 3.

[299]) Es ist bereits oben S. 344 darauf hingewiesen worden, daß die Sicherheit des Transportverkehrs eine strikte Trennung der Vertragsrechte und -Pflichten des Absenders und des Empfängers aus dem Frachtvertrage, mithin auch der Verfügungsrechte erfordert. Diese Trennung ist im H.-G.-B. Art. 402 und 405 dadurch äußerlich gekennzeichnet, daß der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag von bestimmten formellen Akten abhängig gemacht ist, welche den stillschweigenden Konsens des Empfängers (durch konkludente Handlungen) zum Eintritt in den Frachtvertrag nach gesetzlicher Bestimmung dokumentiren. (S. 362.) Diese beiden Akte sind: 1. Die Uebergabe des Frachtbriefs seitens des Frachtführers an den Empfänger nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte. 2. Die Zustellung der Klage des Empfängers an den Frachtführer auf Ueber-

§ 64. Abs. 4.

gabe des Frachtbriefs und Auslieferung des Guts. Durch eine dieser beiden Akte tritt der Empfänger in den Frachtvertrag als Kontrahent ein und erlangt die Vertragsrechte; es erlischt demgemäß das Vertrags- und Verfügungsrecht des Absenders.

Im Einklang damit bestimmt die Verk.-Ord. § 64 Abs. 4 Satz 1, daß das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat oder den Aufnahmeschein besitzt, sobald nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren — nach Maßgabe des § 66 Verk.-Ord. — erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. (Civ.-Proz.-Ord. §§ 230, 235. v. Hahn II S. 633. Thöl III § 15 S. 26. Ruckdeschel S. 129.) Doch nur nach Ankunft des Guts am Bestimmungsort haben die bezeichneten Akte diese Wirkung; also nicht die Uebergabe oder Zusendung des Frachtbriefs vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte. (Goldschmidt S. 747. Wehrmann S. 74. Endemann, R. d. E., S. 605.) Denn erst mit diesem Zeitpunkte wird dem Empfänger die Offerte zum Eintritt in den Vertrag gemacht. Früher kann er dieselbe also auch nicht annehmen. Hat er sie aber angenommen, so ist er alleiniger dominus negotii, die Vertragsrechte gehen mit den inhärirenden Pflichten (H.-G.-B. Art. 405, Verk.-Ord. §§ 66, 67) auf ihn über, der Absender verliert dieselben, und zwar auch wenn er das Frachtbriefduplikat oder den Aufnahmeschein noch besitzt. Der Besitz desselben ist nach Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag für die Ausübung der Vertrags- und mithin auch der zu diesen gehörigen Verfügungsrechte irrelevant. Der Uebergabe des Frachtbriefs steht nicht die Uebergabe des Avisbriefes oder anderer Papiere (Begleitpapiere) gleich. (Keyßner S. 456. Schott S. 393. R.-O.-H.-G. 3. November 1871, Bd. 3 S. 436. Reichsger. 19. Februar 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 415.) Wohl aber wird der Zeitpunkt der Ankunft des Guts auf der Bestimmungsstation, falls dieses verloren 2c. gegangen ist, ersetzt durch den Zeitpunkt des fristmäßigen Ankommensollens des Guts. (Goldschmidt I S. 748. v. Hahn II S. 653. Thöl III S. 65. Staub S. 974, 975.) Sind die Vertrags- und Verfügungsrechte des Absenders hiernach erloschen, so ist dies endgültig, sie können nicht wieder aufleben. Die Ansicht des R.-O.-H.-G. (Entsch. Bd. 6 S. 276, vgl. v. Hahn II S. 634, Schott S. 394, Staub S. 972), wonach die Vertragsrechte des Absenders, mithin auch sein Dispositionsrecht nicht aufhören, sondern wieder in Kraft treten, wenn der Empfänger von seinem Verfügungsrecht keinen Gebrauch macht, kann nicht als zutreffend bezeichnet werden. Sie widerspricht den Bestimmungen der Artikel 402, 405 und findet in den Protokollen keinen Anhalt (Anschütz III S. 415. Endemann S. 470 Anm. 16.) Vgl. noch Reichsger. 19. Februar 1886, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 412 und hierzu Eger II S. 86.

Indem mit einem jener Akte die Rechte des Absenders erlöschen und der Empfänger allein vertragsberechtigt wird, ist er auch gemäß § 64 Abs. 4 Satz 2 (H.-G.-B. Art. 402 Abs. 2) von diesem Momente an allein befugt, der Eisenbahn Anweisungen zu ertheilen und wird diese ihm für das Gut haftbar, wenn sie andere Anweisungen, als die seinigen, beachtet.

(v. Hahn II S. 634. Schott S. 394. Puchelt II S. 490.) Jede Verfügung des Absenders ist fortan ausgeschlossen und ungültig. Der Empfänger besitzt nunmehr das Verfügungsrecht in gleichem Umfange wie vordem der Absender; die Anweisung zum Rücktransport, Seitentransport oder Transport über die Bestimmungsstation hinaus ist von dem Abschlusse eines neuen Frachtvertrages abhängig. (Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 14, 15.) Doch sind die Anweisungen des Empfängers weder an den Besitz des Frachtbriefduplikats, noch an die übrigen erörterten Formenvorschriften gebunden, wohl aber ist es Sache der Eisenbahn, die Legitimation des Anweisenden als Empfängers zu prüfen, und Sache des Anweisenden, sich als Empfänger zu legitimiren. Die Eisenbahn haftet für den aus der Verletzung der in Rede stehenden Vorschrift entstandenen Schaden, und zwar in vollem Umfange (lucrum cessans und damnum emergens), ohne die in den §§ 80 ff. Verk.-Ord. enthaltenen Einschränkungen. Eine Verletzung liegt nicht allein dann vor, wenn die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers verzögert oder in abweichender Weise ausführt, sondern auch, wenn sie sie ganz unterläßt, oder wenn sie den Anweisungen anderer Personen, z. B. denen des Absenders, nach der Uebergabe des Frachtbriefs oder Zustellung der Klage noch Folge leistet. Im Falle der Annahmeverweigerung oder des Annahmeverzuges kommt es darauf an, ob der Empfänger durch einen der vorbezeichneten Akte in den Frachtvertrag eingetreten ist oder nicht. Ist ersteres der Fall, so ist er verfügungsberechtigt und die Eisenbahn ist berechtigt, ihn zur Annahme ꝛc. event. im Rechtswege zu zwingen. Lehnt er den Eintritt in den Frachtvertrag ab, so gehen die Verfügungsrechte nicht auf ihn über und der Absender behält dieselben oder kann, wenn der Empfänger im Besitze des Frachtbriefduplikats ist, dieses von ihm zurückfordern und wird mit der Rückgabe wieder verfügungsberechtigt.

300) Grundsätzlich hat die Eisenbahn die in Rede stehenden Anweisungen des Absenders ohne Verzug und unweigerlich, sowie unverändert auszuführen, widrigenfalls sie für den Schaden haftet. Von dem Gesichtspunkte aus, daß sich durch derartige Anweisungen ihre vertragliche Lage nicht verschlechtern und insbesondere die ihr obliegende Aufrechterhaltung des regelmäßigen Transportverkehrs nicht gestört werden darf, erleidet jedoch billigerweise jener Grundsatz dann eine Ausnahme, wenn durch die Befolgung der Anweisung eine solche Störung eintreten würde. Demgemäß bestimmt Abs. 5, daß die Eisenbahn die Ausführung der im Abs. 1 (S. 346 f.) vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen darf, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde. Ob dies der Fall, hängt vom Ermessen der Bahn und im Streitfalle von richterlicher Entscheidung ab. (§ 64. Abs. 5.)

301) Nach Abs. 6 Satz 1 müssen ferner die Verfügungen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach einem in der Verk.-Ord. vorgeschriebenen Formular erfolgen. Das Formular: s. Anlage F der Verk.-Ordnung. Nach den Allg. Abf.-Vorschr., Abs. 8, 9 soll von der Forderung eines neuen Frachtbriefs in allen Fällen — also auch bei Verfügung des Rücktransports, der Weiter- oder Seitwärts-Beförderung — (§ 64. Abs. 6.)

abgesehen werden. Es ist nur die Aenderung auf dem Frachtbriefe zu notiren, welcher das Gut bis zur neuen Bestimmungsstation begleitet (s. noch Abs. 10 a. a. O.)

Nach Satz 2 ist die Erklärung im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder eines Aufnahmescheins auf der betreffenden Urkunde zu wiederholen, welche gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist. (Vgl. die Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 4 Satz 2, welche noch hinzufügen, daß die Rückgabe seitens der Versand-Abfertigungsstelle nach Aufdrückung des Tagesstempels unter der Erklärung des Absenders zu erfolgen hat. Entspricht die nachträgliche Anweisung den angegebenen Erfordernissen nicht, so ist die Ausführung unter entsprechender Verständigung des Absenders abzulehnen.)

Diese Formvorschriften sind obligatorisch und ihre Nichtbeobachtung zieht die Nichtigkeit der betreffenden Verfügung nach sich (s. Abs. 7 Anm 302 Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 4). In allen Fällen muß hiernach die Verfügungserklärung sein: 1) schriftlich (auch ganz oder theilweise gedruckt) — nicht telephonisch &c. Wohl aber kann die Versandstation die ihr zugegangene schriftliche Erklärung des Absenders mittelst Telegramm &c. weitergeben. Die Allg. Abf.-Vorschr. § 46, Abs. 1 bestimmen, daß die Weitergabe gegen Erhebung der Kosten in der Regel durch die Post, auf Antrag auch telegraphisch unter sofortiger schriftlicher Bestätigung des Telegramms zu erfolgen hat; 2) vom Absender unterzeichnet; Ersatz der Unterschrift durch gedruckte oder gestempelte Zeichnung, wie bei Ausstellung des Frachtbriefes (§ 51 Abs. 1 litt. m), erscheint hier nicht zuläßig; 3) nach dem in der Verk.-Ord. Anlage F vorgeschriebenen Formular, und hierzu tritt — 4) im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins, — daß die Erklärung auf dem der Eisenbahn vorzulegenden und von dieser dem Absender zurückzugebenden Frachtbrief-Duplikat zu wiederholen ist. Damit ist zugleich die Form vorgeschrieben, in welcher das nach § 64 Abs. 2 vorzuweisende Duplikat zu behandeln ist. Die Wiederholung muß eine wörtliche und vollständige sein, dadurch erhält zugleich der Absender die nothwendige Ergänzung des ursprünglichen Frachtbrief-Duplikats. Ein Revers wegen Befreiung der Eisenbahn von der Haftpflicht aus verzögerter, mangelhafter oder unterlassener Ausführung der nachträglichen Verfügung ist nicht statthaft.

§ 64. Abs. 7. [302]) Abs. 7 erklärt jede in anderer, als der im Abs. 6 vorgeschriebenen Form, gegebene Verfügung des Absenders für nichtig. Diese Bestimmung bezieht sich aber nur auf die im Abs. 1 (S. 346, 347) bezeichneten Verfügungen, nicht auf sonstige Verfügungen des Absenders (S. 345). Dafür spricht auch das Formular, welches nur jene Verfügungen aufführt. Die Nichtbeobachtung auch nur einer der im Abs. 6 (Anm. 301) bezeichneten 4 Formvorschriften bedingt die Nichtigkeit (Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 4) Die Rechtsfolgen der Nichtigkeit richten sich — Mangels einer einheitlichen Regelung — nach den bezüglichen Landesrechten der einzelnen Bundesstaaten.

§ 64. Abs. 8.

[303]) Abs. 8 Satz 1 gewährt der Eisenbahn das Recht, den Ersatz der Kosten zu verlangen, welche durch die Ausführung der im Abs. 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind. Auch dies entspricht dem Grundsatze, daß die rechtliche Lage der Eisenbahn durch die Ausführung der nachträglichen Verfügungen des Absenders nicht verschlechtert werden darf. Es handelt sich daher nur um die Mehrkosten im Vergleiche mit den ursprünglichen. Die Eisenbahn kann den Ersatz verlangen, d. h. sie ist dazu berechtigt, aber nicht verpflichtet. Auch bezieht sich ihr Anspruch nur auf den Ersatz der entstandenen Kosten. Eine Vorausbezahlung darf — außer in den Fällen des § 61 Abs. 2 — nicht verlangt werden. Die Kosten können theils in einer Erhöhung der Fracht bestehen, z. B. wenn durch Ablieferung unterwegs statt des niedrigeren direkten Tarifs der höhere Lokaltarif zur Anwendung kommt, theils in den Gebühren — für anderweite Abfertigung, Kartirung ꝛc. — theils in baaren Auslagen. Satz 2 des Abs. 8 bestimmt ganz allgemein, daß die Kosten im Tarif ein für allemal festzusetzen sind. Die Eisenbahn kann hiernach:

1. Die volle tarifmäßige Fracht für den ganzen ursprünglich vereinbarten Transport fordern. Denn nach den Regeln der loc. cond. operis hat der Frachtführer die ganze Gegenleistung (Fracht) zu verlangen, auch wenn der Absender auf die Leistung (den Transport) ganz oder theilweise verzichtet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs für die Fälle des Rücktritts bei zufälliger oder schuldbarer Verhinderung des Transports (Art. 394). (Goldschmidt S. 747 Anm. 33. v. Hahn II S. 590. Endemann, H.-R., S. 728. R.-O.-H.-G. Bd. 6 S. 273, Bd. 16 S. 199 und Reichsger. 6. März 1880, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1. S. 132.) Wenn daher die Eisenbahnen bei Rückgabe des Guts am Versandorte oder unterwegs einen verhältnißmäßigen Erlaß der Fracht in ihren Tarifen stipuliren (Reugeld), so geschieht dies lediglich aus Koulanzrücksichten, nicht auf Grund gesetzlicher Verpflichtung. Vgl. über die hier in Betracht kommenden Fälle: Allg. Zus.-Best. III zum § 64 Verk.-Ord. S. 342; die Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 11 und 12 bestimmen:

„a) Verfügt der Absender die Zurückgabe des Gutes auf der Versandstation (Abs. 2a s. Anm. 296 S. 346), so ist ihm der Frachtbrief zurückzugeben und die etwa vorgenommene Kartirung zu streichen, die Rückgabe des Gutes jedoch von Zahlung des tarifmäßigen Reugeldes abhängig zu machen.

b) Verlangt der Absender die Zurückbeförderung des Gutes von der Bestimmungsstation nach der Versandstation (Absatz 2b), so ist die nachträgliche Anweisung der Bestimmungsstation zu übermitteln; diese sendet das Gut unter Frachtberechnung und provisionsfreier Nachnahme der Vorfracht zurück.

c) Wenn der Absender die Weiterbeförderung des Gutes von der ursprünglichen Bestimmungsstation nach einer anderen Station verlangt (Absatz 2c), so hat erstere die Umkartirung vorzunehmen und die für die ursprüngliche Beförderung berechnete Fracht als provisionsfreie Vorfracht zu behandeln.

d) Lautet die Anweisung des Absenders auf Zurückbeförderung von einer Unterwegsstation nach der Versandstation (Absatz 2d), so giebt diese die Anweisung an diejenige Unterwegsstation, auf welcher das Gut angehalten werden soll. Hat das Gut jedoch diese Unterwegsstation bereits durchlaufen, so ist von letzterer die Anweisung ungesäumt an die nächste zur Ausführung der Anweisung geeignete Unterwegsstation weiter zu geben. Die Anhaltestation hat die Umänderung der Kartirung zu veranlassen, die Fracht anderweit festzustellen und das Gut unter Berechnung der Fracht, neben welcher das tarifmäßige Reugeld in Ansatz kommt, und unter provisionsfreier Nachnahme der Vorfracht zurückzusenden.

e) Wird die Auslieferung des Guts an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auf der gleichen Bestimmungsstation verlangt (Absatz 2e), so ändert die Bestimmungsstation die Adresse des Frachtbriefes nach Maßgabe der Anweisung unter Hinzufügung des unter Absatz 8 vorgeschriebenen Vermerkes ab und händigt die Sendung mit dem Frachtbrief an den neuen Empfänger aus.

f) Wenn das Gut auf einer vor der ursprünglichen Bestimmungsstation gelegenen Station angehalten und auf der Unterwegsstation dem Absender zurückgegeben oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger ausgeliefert werden soll (Absatz 2f), so ist die Kartirung und Frachtberechnung auf diese Station abzuändern und das tarifmäßige Reugeld zu berechnen.

g) Soll das Gut unterwegs angehalten und auf einer anderen rückwärts oder seitwärts gelegenen Station ausgeliefert werden (Absatz 2g), so ist die ursprüngliche Kartirung und Frachtberechnung auf die Anhaltestation abzuändern und von letzterer sodann Kartirung und Frachtberechnung auf die neue Bestimmungsstation unter provisionsfreier Nachnahme der entstandenen Vorfracht vorzunehmen und das tarifmäßige Reugeld in Ansatz zu bringen.

12 In den Fällen der nachträglichen Anweisung des Absenders ist, wenn das Interesse an der Lieferung für die ursprüngliche Beförderung deklarirt worden, und der Absender nicht ausdrücklich anders bestimmt, die Weiterbeförderung unter Aufrechterhaltung der Deklaration vorzunehmen und hierfür der tarifmäßige Frachtzuschlag zu berechnen."

2. Die Eisenbahn kann ferner die im Tarife festzusetzenden Kosten für die Ausführung der nachträglichen Verfügung verlangen. Diese Kosten bezeichnet Absatz 8 als Reugeld. (Allg. Zus.-Best. IV zu § 64 Verk.-Ord.: „Das Reugeld ist im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzt.") Daß abgesehen von diesen tarifarisch festzusetzenden Beträgen baare Auslagen zu erstatten sind, ergiebt sich aus § 60 Abs. 2 der Verk.-Ord. von selbst.

Der Ersatzanspruch der Eisenbahn fällt fort, wenn die betreffenden Verfügungen durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind. Es ist jede Art des Verschuldens gemeint, sei es, daß die Verfügung des Absenders durch Verzug, mangelhafte Verladung, unrichtige Instradirung, Ver-

luft der Zollpapiere, verschuldete Betriebsstörung ꝛc. Seitens der Eisenbahn veranlaßt worden ist. Der Kostenanspruch geht verloren, gleichviel, welche der betheiligten Eisenbahnen durch ihr Verschulden die Verfügung des Absenders verursacht hat.

[304]) Auch für Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung der Nachnahme (§ 62 Anm. 273, 280 S. 326, 329), sowie wegen nachträglicher Frankirung gestattet § 64 Abs. 9 den Eisenbahnen, eine besondere Form vorzuschreiben. Sie können nach ihrem Ermessen derartige Anweisungen unter der Bedingung zulassen, daß die Verfügung auf dem etwa ausgestellten Frachtbriefduplikate bezw. Aufnahmeschein vermerkt wird. Sie sind hierzu berechtigt, aber nicht verpflichtet, dürfen also auch ohne diese Form die angeführten Anweisungen gestatten. § 64. Abs. 9.

Vgl. hierzu die Allg. Zus.-Best. V u. VI z. § 64 Verk.-Ord. (s. S. 343); ferner bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 37 Abs. 11 und § 38 Abs. 17—20:

„Will der Absender eine unfrankirt aufgegebene Sendung nachträglich frankiren, so hat die Versand-Abfertigungsstelle, wenn anzunehmen ist, daß die Auslieferung der Sendung noch nicht stattgefunden hat, unverzüglich die Empfangs-Abfertigungsstelle zu benachrichtigen, welche, soweit die Frankirung reicht, die Auslieferung an den Empfänger frei bewirkt und den entsprechenden, auf der Frachtkarte in Ueberweisung gestellten Betrag als Nachnahme ohne Provisionsberechnung auf die Versand-Abfertigungsstelle zurückkartirt. Ist ein Frachtbriefduplikat oder Aufnahmeschein ertheilt, so darf die Anweisung des Absenders wegen nachträglicher Frankirung nur dann zugelassen werden, wenn diese Verfügung auf dem vorzulegenden Duplikat oder Aufnahmeschein vermerkt wird.

Die nachträgliche Belastung eines bereits abgegebenen Gutes mit Nachnahme oder die nachträgliche Erhöhung des bei der Aufgabe nachgenommenen Betrages durch den Absender ist unter den nachstehenden Bedingungen zuzulassen: a) Die nachträglich aufgegebene Nachnahme muß mindestens 3 Mark betragen. b) Der Absender hat den Antrag bei der Versand-Abfertigungsstelle durch Vollziehung der vorgeschriebenen Erklärung (vgl. Zusatzbestimmung V zu § 64 der Verkehrs-Ordnung und Anlage G zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I) anzubringen. c) Die Verfügung des Absenders wegen der nachträglichen Auflage der Nachnahme muß, wenn ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ertheilt ist, auf der betreffenden, vom Absender vorzulegenden Urkunde vermerkt sein. — Die Versand-Abfertigungsstelle hat der Empfangs-Abfertigungsstelle auf Kosten des Absenders unverzüglich, auf Verlangen telegraphisch, die nachträglich erfolgte Nachnahmebelastung mitzutheilen und den Betrag der letzteren nebst der tarifmäßigen Provision, nöthigenfalls durch Vermittelung der Umkartirungsstation, mit besonderer Frachtkarte unter Beifügung eines Nachnahme-Begleitscheins zu überweisen. Die Empfangs-Abfertigungsstelle hat unter Zusetzung dieser Beträge auf dem Frachtbriefe die Einziehung derselben zu bewirken, auf dem Nachnahme-Begleitschein zu bescheinigen und diesen

sodann auf die Versand-Abfertigungsstelle zurückzukartiren. Die letztere darf die nachträglich aufgelegte Nachnahme erst nach Rückkunft des mit der Bestätigung der stattgehabten Einziehung versehenen Begleitscheins auszahlen. Ist die Einziehung wegen der inzwischen bereits bewirkten Auslieferung des Gutes nicht mehr angängig, so ist die nachträglich aufgegebene Nachnahme nebst Provision auf die Versand-Abfertigungsstelle zurückzukartiren, welche die Provision vom Absender einzuziehen hat.

Der Absender ist auch befugt, bei der Aufgabestelle schriftlich auf die Einziehung der nachgenommenen Beträge ganz oder theilweise nachträglich zu verzichten. Eine solche Verfügung des Absenders wird jedoch, wenn ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt ist, nur zugelassen, wenn sie auf der betreffenden, vom Absender vorzulegenden Urkunde vermerkt wird. Die Aufgabestelle hat von der Zurückziehung oder Minderung der Nachnahme die Empfangsstelle ohne Verzug zu unterrichten. Letztere hat, sofern die Nachnahme nicht etwa bereits eingegangen ist, den nachgelassenen, im Frachtbrief abzusetzenden Betrag an die Aufgabestelle als Nachnahme zurückzukartiren, ohne von Neuem eine Provision zu berechnen. Die Versandstelle vermerkt in dem Nachnahmebuch, daß die Nachnahme, bezw. wie viel von derselben zurückgezogen ist, und zahlt dem Absender nur den etwa noch verbleibenden Rest gegen Quittung aus.

§ 65.

Transporthindernisse.[305])

(1) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahn-Transports durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert, so hat — abgesehen von dem Falle des Absatzes 3 dieses Paragraphen — die Eisenbahn den Absender um anderweitige Verfügung über das Gut anzugehen.[306])

(2) Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vorbereitung des Transports, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg durch Zahlung der in den Tarifen festzusetzenden Gebühren entschädigen.[307])

(3) Wenn die Fortsetzung des Transports auf einem anderen Wege stattfinden kann, so ist, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Eisenbahn die Entscheidung überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, das Gut auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen oder es anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.[308])

(4) Ist ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt worden und befindet sich der Absender nicht im Besitze der ausgestellten Urkunde, so dürfen die in diesem Paragraphen vorgesehenen Verfügungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.[309])

I. Die im Falle des Rücktritts vom Frachtvertrage vom Absender zu zahlende Gebühr für die Vorbereitung der Beförderung und die Wiederausladung ist aus dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) zu ersehen.

II. Die Eisenbahn ist in den im vorstehenden Paragraphen vorgesehenen Fällen befugt, sofern der Absender auf Erfordern der Eisenbahn nicht anderweit über das Gut verfügt, mit demselben so zu verfahren, wie im § 70 für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist.

[308]) Die Ausführung des Transports kann nicht nur durch Ueberschreitung der Lieferfristen verzögert, sondern auch durch Verschulden der Kontrahenten, durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert werden. § 65.

Das Handelsgesetzbuch regelt nicht die Rechtsverhältnisse für alle diese Fälle der Transportverhinderung, sondern trifft nur für den Fall einer zeitweiligen Verhinderung des Transports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle Bestimmung. Der Gesetzgeber ging hierbei von der Annahme aus, daß für alle anderen Fälle die Landesgesetze bezw. das allgemeine bürgerliche Recht genügende Bestimmungen enthalten und daher auch weiterhin maßgebend bleiben sollen. Dagegen bedürfe es einer ausdrücklichen Bestimmung darüber, welchen Einfluß eine ohne Verschulden der Kontrahenten — also durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle — eintretende zeitweilige Verhinderung des Transports auf das Rechtsverhältniß derselben ausübe, weil hierfür die allgemeinen civilrechtlichen Normen nicht ausreichend seien. (Schott S. 387, 388. Staub S. 956.) Es sollte hiernach also nur über den einen speziellen Fall Bestimmung getroffen werden, wenn nicht eine Unmöglichkeit, sondern nur eine zeitweilige Verhinderung des Transports eintritt, und wenn diese Verhinderung nicht durch ein Verschulden der Parteien, sondern durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle herbeigeführt ist. Dieser Tendenz gemäß bestimmt das Handelsgesetzbuch Art. 394 Abs. 2, daß, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert wird, der Absender die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten braucht; er kann vielmehr von dem Vertrage zurücktreten, muß aber den Frachtführer, sofern demselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung der Reise, der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf die bereits zurückgelegte Reise entschädigen. Ueber die Höhe der Entschädigung entscheidet der Ortsgebrauch und in dessen Ermangelung das richterliche Ermessen. (v. Hahn, 2. Aufl., II S. 588 ff. Puchelt, 3. Aufl.,

II S. 457 ff. Thöl Bd. 3 § 16, 66, 70. Goldschmidt, Hdbch. I 2, 1. Aufl. § 75 S. 747.) Es sind also nur die Fälle einer zeitweiligen Verhinderung geregelt und damit die Fälle einer erheblichen Verhinderung, d. h. Hindernisse gemeint, welche die Mitte halten zwischen geringfügigen Verzögerungen und gänzlicher Unmöglichkeit, also bedeutend genug, um dem Zwecke des Transports zu schaden bezw. ihn zu gefährden, und doch nicht so bedeutend, um denselben als vereitelt ansehen zu können. (Schott S. 388. v. Hahn S. 591. Thöl S. 32. Staub S. 956. R.-O.-H.-G. Bd. 4 S. 174.)

§ 65 der Verk.-Ord. hat die Bestimmungen des H.-G.-B., um sich den bezüglichen Normen des internationalen Eisenbahnfrachtrechts (Art. 18 des internationalen Uebereinkommens) möglichst zu nähern, in wesentlich veränderter Gestalt aufgenommen. Diese reglementarische Abweichung ist zulässig, weil Art. 394 H.-G.-B. nicht zu denjenigen Vorschriften gehört, deren vertragsmäßige Ausschließung oder Beschränkung Art. 423 l. c. verbietet. Die Verkehrs-Ordnung dehnt die Bestimmung des Handelsgesetzbuchs auf alle Fälle der Transportverhinderung durch höhere Gewalt oder Zufall aus, und zwar gleichviel, ob die Verhinderung nur zeitweilig oder eine dauernde ist. Die Regel ist, daß in allen derartigen Fällen der Transportverhinderung dem Absender das Rücktrittsrecht gegen Entschädigung der Eisenbahn gegeben ist. Nur ausnahmsweise ist ihm dieses Recht für den Fall entzogen, daß die Fortsetzung des Transports auf einem anderen Wege stattfinden kann. (§ 65 Abs. 1 und 3.)

§ 65. Abs. 1. [306]) Nach Abs. 1 hat die Eisenbahn, wenn der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransports durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert wird, — abgesehen von dem Falle des Abs. 3 (Anm. 308 S. 360) — den Absender um anderweitige Verfügung über das Gut anzugehen. Voraussetzung ist, daß der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransports durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert ist. Hierbei ist unter Antritt der Beginn der Ausführung des Transportvertrages am Versandort, unter Fortsetzung die weitere Ausführung unterwegs bis zur Ablieferung zu verstehen. Die Verhinderung begreift — im Gegensatze zu der „zeitweiligen" Verhinderung im Artikel 394 des Handelsgesetzbuchs (s. Anm. 305 S. 357) — jede wesentlichere Störung oder Unterbrechung, gleichviel ob zeitweilig oder dauernd, also auch die gänzliche Unausführbarkeit, Unmöglichkeit in sich. Die Verhinderung muß durch höhere Gewalt (über diesen Begriff s. § 75 Anm. 372) oder Zufall herbeigeführt sein. Der Zufall umfaßt auch den sogenannten Casus mixtus, den mit einem Verschulden der Eisenbahn verbundenen Zufall. Dagegen gehört Verhinderung durch bloßes Verschulden nicht hierher. Liegt diese Voraussetzung vor, so ist einerseits gemäß Abs. 1 der Eisenbahn die Pflicht auferlegt, den Absender um anderweitige Verfügung über das Gut anzugehen, andererseits nach dem folgenden Abs. 2 (Anm. 307 S. 359) dem Absender das Rücktrittsrecht vom Vertrage gegeben. Die Eisenbahn ist nicht allein verpflichtet, den Absender von der Transportverhinderung zu verständigen, sondern auch ihn wegen anderweitiger Disposition über das Gut anzufragen. Darin liegt implicite das Recht des Absenders, unter den formalen Voraussetzungen des § 64 (Anm. 301 ff. S. 351 ff.), § 65 Abs. 4

(Anm. 309 S. 361) Verk.-Ord. Verfügung über das Gut zu treffen, und zwar jede Verfügung, durch welche die Rechtslage der Eisenbahn nicht erschwert wird. Die Form der Einholung der Disposition richtet sich nach den Bestimmungen der Station, wo das Hinderniß eingetreten ist. Die Mittheilung muß jedenfalls so geschehen, daß sie den Absender sicher und schleunigst erreicht. Unterläßt die Eisenbahn die Einholung der Disposition, so ist sie dem Absender für allen Schaden haftbar. Die Eisenbahn muß den Verfügungen des Absenders Folge leisten, insoweit aber dadurch die Person des Empfängers oder der Bestimmungsort abgeändert wird', d. h. in den Fällen des § 64 Abs. 1 Verk.-Ord. im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins nur, wenn sich der Absender im Besitze des Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins befindet. (§ 64 Abs. 2 Anm. 297 S. 348, § 65| Abs. 4 Anm. 309 S. 361 und Allg. Abf.-Vorschr. § 44 Abs. 6.) Unterläßt dagegen der Absender, auf Erfordern der Eisenbahn anderweit über das Gut zu verfügen, so soll nach Allg. Zus.-Best. II z. § 65 die letztere befugt sein, mit dem Gute so zu verfahren, wie im § 70 Verk.-Ord. für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist.

307) Abs. 2 gewährt dem Absender das Recht, vom Vertrage zurückzutreten, er muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vorbereitung des Transports, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg durch Zahlung der in den Tarifen festzusetzenden Gebühren entschädigen. Die Entschädigung wird also hier nicht wie gemäß Art. 394 Abs. 2 H.-G.-B. (s. Anm. 305 S. 357) durch Ortsgebrauch bezw. richterliches Ermessen bestimmt, sondern es müssen dafür Gebühren in den Tarifen festgesetzt sein (s. Allg. Zus.-Best. I z. § 65 Verk.-Ord. Nebengebührentarif Abschnitt C.) Fehlt diese Festsetzung, so darf eine Entschädigung nicht gefordert werden. Auch für die zu zahlende Frachtvergütung sind die tarifarischen Bestimmungen entscheidend. Der Absender hat hiernach nicht nur das anderweite Verfügungsrecht, sondern auch das Rücktrittsrecht, letzteres jedoch nur unter Leistung der vorbezeichneten Entschädigung an die Eisenbahn. Von dieser Entschädigungspflicht ist er nur befreit, wenn der Eisenbahn ein Verschulden zur Last fällt, d. h. die Transportverhinderung nicht durch reinen Zufall, sondern durch Zufall in Verbindung mit einem Verschulden der Eisenbahn entstanden ist. Die Ausübung des Rücktrittsrechts schließt jedes andere Verfügungsrecht aus; doch hat der Gesetzgeber diese Ausübung ohne Zweifel auch als eine Art der Disposition über das Gut betrachtet, auf welche daher auch § 64 Abs. 4 Verk.-Ord. (Besitz des Duplikats) Anwendung finden muß. Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, aber er muß nicht. Tritt er nicht zurück, so hat die Bahn zwar für die Wartezeit Lagergeld an sich nicht zu beanspruchen (Epstein, Oesterr. Eisenb.-Betr.-Regl., S. 68, 78. Schott S. 391. Ruckdeschel S. 114). Aber sie kann, sofern er auf ihr Erfordern nicht anderweit über das Gut verfügt, mit demselben so verfahren, wie im § 70 Verk.-Ord. für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist. (Allg. Zus.-Best. II z. § 65 Verk.-Ord.) Ob er in anderen Fällen zurücktreten kann oder muß, ist nach allgemeinem Civilrechte zu

§ 65. Abs. 2.

beurtheilen. Der Rücktritt muß in klarer und bestimmter Weise ausdrücklich (mündlich, schriftlich, telegraphisch 2c.) erklärt werden. Der Absender braucht das Recht nicht sofort auszuüben, sondern hat diese Befugniß während der ganzen Dauer des Hindernisses. Der Umfang der Entschädigung, welche der Empfänger bei Rücktritt an die Eisenbahn zu leisten hat, ist auf die angegebenen drei Faktoren beschränkt und darf nicht erweitert werden. Für die Berechnung gelten die im § 60 Verk.-Ord. enthaltenen Grundsätze. Verlangt der Absender nach erfolgtem Rücktritt den Rücktransport oder einen anderweiten Transport, so ist die Bahn nur auf Grund eines neuen Frachtvertrages gegen entsprechende Frachtzahlung hierzu verpflichtet.

§ 65. Abs. 3. [308]) Abs. 3 enthält, — wie bereits oben Anm. 305 S. 358 bemerkt, — die einzige Ausnahme von der Regel des Abs. 1 u. 2, wonach in allen dort bezeichneten Fällen der Transportverhinderung dem Absender das Rücktrittsrecht gegen Entschädigung der Eisenbahn gegeben ist. Nur in dem Falle, daß die Fortsetzung des Transports auf einem anderen Wege stattfinden kann, ist, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Eisenbahn die Entscheidung überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, das Gut auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen oder es anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen. Das nach Art. 394 Abs. 2 H.-G.-B., § 65 Abs. 1 und 2 Verk.-Ord., dem Absender zustehende Rücktrittsrecht wird also durch § 65 Abs. 3 nicht etwa wieder aufgehoben, sondern nur für einen besonderen Fall (d. h. wenn ein anderer Weg vorhanden) im allgemeinen Verkehrsinteresse und im eigenen Interesse des Absenders beschränkt, so daß Abs. 3 nur eine Ausnahme von der Regel des Abs. 1 und 2 bildet. In Betracht kommt nur die „Fortsetzung", nicht auch, wie in den Fällen des § 65 Abs. 1, „der Antritt". Kann der Antritt des Transports auf einem anderen Wege nicht stattfinden, so findet § 65 Abs. 3 Verk.-Ord. nicht Anwendung. Abs. 3 greift nur Platz, wenn die Verhinderung unterwegs, d. h. erst nach Antritt des Transports sich ereignet. Ferner muß ein anderer, wenn auch längerer Weg vorhanden sein, welchen die Bahn an Stelle des ursprünglichen wählen kann. Es ist hierbei selbstverständlich ein anderer Schienenweg gemeint, nicht also etwa ein Weitertransport durch Fuhrwerk, mit der Post oder zu Wasser, insoweit nicht letzterer einen regelmäßigen und integrirenden Bestandtheil der Eisenbahnroute bildet (s. auch in Betreff des bahnseitig hierbei zu beobachtenden Verfahrens Allg. Abf.-Vorschr. § 44 Abs. 4).

Ist diese Voraussetzung gegeben, so hat die Eisenbahn im Interesse des Absenders die Wahl, und zwar ganz nach bestem Ermessen. Von der einmal getroffenen Wahl darf sie aber nicht wieder beliebig abgehen. Sie handelt reglementarisch als Vertreter (negotiorum gestor) der abwesenden Interessenten und hat dolus und culpa nach den Grundsätzen der negotiorum gestio zu vertreten. Führt die Eisenbahn den Transport dem Bestimmungsorte auf einem anderen Wege zu, so braucht sie den Absender nicht um Verfügung anzugehen. Doch erscheint sie verpflichtet, dem Absender von der Aenderung Nachricht zu geben, während sie berechtigt ist, die etwaigen Mehr-

kosten ersetzt zu verlangen, wobei sie freilich dafür aufkommen muß, daß diese Mehrkosten nicht in Hinsicht auf den Werth des Guts und den zu erreichenden Zweck einen unverhältnißmäßigen Betrag in Anspruch nehmen. Hält aber die Eisenbahn den Transport an, so muß sie zugleich Verfügung des Absenders einholen, bloßes Abwarten ist ihr nicht gestattet. Für diese Verfügungen gilt die Vorschrift des § 64 Abs. 4 Verk.-Ord. Dem Absender ist hier nicht neben dem Verfügungsrecht noch das Rücktrittsrecht gegeben. Die Eisenbahn muß den bezüglichen Verfügungen des Absenders gemäß § 64 Verk.-Ord. entsprechen, jedoch unter Ersatzanspruch für Fracht- und Mehrkosten. (Vgl. über das bahnseitig zu beobachtende Verfahren: § 44 Abs. 4—6, Allg. Abf.-Vorschr.) Sofern der Absender auf Erfordern der Bahn nicht anderweitig über das Gut verfügt, so kann sie auch in diesem Falle mit dem Gute so verfahren, wie im § 70 für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist. (Allg. Zus.-Best. II z. § 65 Verk.-Ord.)

[309]) Abs. 4 beschränkt das dem Absender gemäß Abs. 1 und 3 zustehende Verfügungsrecht für den Fall, daß ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt worden ist. Ist dies der Fall gewesen und befindet sich der Absender nicht im Besitze der ausgestellten Urkunde, so dürfen die vorgesehenen Verfügungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern. (Allg. Abf.-Vorschr. § 46 Abs. 6.) Dies steht in Uebereinstimmung mit den Normen des § 64 Abs. 2 Verk.-Ord. Der Absender darf zwar in den vorerörterten Fällen der Abs. 1 und 3 Verfügungen an die Eisenbahn ertheilen; insoweit aber dadurch die Person des Empfängers oder der Bestimmungsort geändert wird — und dies geschieht in den im § 64 Abs. 1 Verk.-Ord. bezeichneten Fällen — nur, wenn er sich im Besitze des Frachtbriefduplikats oder Aufnahmescheins befindet. Dazu gehört auch die Ausübung des Rücktrittsrechts, weil dadurch gleichfalls die Person des Empfängers bezw. der Bestimmungsort geändert wird. In allen anderen Fällen bedarf es des Besitzes des Frachtbriefduplikats bezw. Aufnahmescheins nicht (also z. B. bei Verfügung von Sicherheitsmaßregeln, Lagerung des Guts, Abwarten des Hindernisses, Benutzung einer Hülfsroute).

§ 65. Abs. 4.

§ 66.

Ablieferung des Gutes.[310])

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs (§ 68 Absatz 7) den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.[311])

(2) Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er

hierbei im eigenen oder im fremden Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen.[312]) Dieses Recht erlischt, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des § 64 zulässige entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.[313])

(3) Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.[314])

§ 66. [310]) § 66 regelt die Rechte und Pflichten der Eisenbahn und des Empfängers in Betreff der Ablieferung des Guts. Ist das Gut auf Grund des Frachtvertrages an den Bestimmungsort befördert und dort angekommen, so ist die Eisenbahn zur Ablieferung an den Empfänger verpflichtet. Denn der Inhalt des Frachtvertrages besteht in der Beförderung des Guts an den Bestimmungsort und in der dort stipulirten Ablieferung an eine dritte Person, den — in der Regel vom Absender verschiedenen — Empfänger. Daher erfordert — wie bereits § 64 Anm. 295 S. 344 erörtert — der ökonomische und rechtliche Zweck des Frachtgeschäfts, daß dieser dritte rechtlich in der Lage sei, ohne besonderen Rechtsakt — unter Annahme einer fingirten bezw. stillschweigenden Cession — aktiv und passiv in den Frachtvertrag einzutreten. (v. Hahn II § 7 S. 649, Anschütz und v. Völderndorff III S. 447, Dernburg II § 207 S. 594.) Die Bestimmungen der Art. 402, 403, 405 u. 406 H.-G.-B. verpflichten demgemäß einerseits die Eisenbahn, nach Ankunft des Guts am Bestimmungsort, dem Empfänger den Eintritt in den Eisenbahnfrachtvertrag, d. h. in die gesammten Vertragsrechte gegen Uebernahme aller Vertragspflichten zu offeriren, und berechtigen andererseits den Empfänger, diese Offerte anzunehmen, mithin in den Vertrag durch Uebernahme der Vertragsrechte und Erfüllung der Vertragspflichten einzutreten. Erklärt er sich durch eine der im Art. 405 H.-G.-B. bezeichneten Handlungen zum Eintritt bereit, so haben beide Theile — Eisenbahn und Empfänger — nunmehr die Leistungen und Gegenleistungen Zug um Zug zu erfüllen.

Was nun zunächst die Rechte und Pflichten der Eisenbahn anlangt, so giebt das H.-G.-B. denselben nur unvollkommen Ausdruck, indem Art. 403 lediglich bestimmt, daß der Frachtführer verpflichtet ist, am Ort der Ablieferung dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger das Frachtgut auszuhändigen (Endemann, R. d. Eisenb. S. 591 f., Goldschmidt, Handb. I 2, 1. Aufl. § 75, S. 745, v. Hahn, 2. Aufl. II S. 603, Schott S. 351, Thöl, H.-R. III, § 14, 17, 67, Puchelt, 3. Aufl. II S. 452, 490, Wehrmann S. 177). Denn einerseits sind hier nicht alle Verpflichtungen des Frachtführers bezeichnet, sondern es ist nur eine der wesentlichsten, die Aushändigungspflicht, hervorgehoben; und andererseits sind die Rechte des Frachtführers, welche er Zug um Zug geltend zu machen befugt ist, nicht erwähnt. v. Hahn II S. 639, 648, Keyßner S. 457, W. Koch S. 65, R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 28, Ruckdeschel S. 127, Thöl III S. 27).

§ 66. Abs. 1. [311]) § 66 Abs. 1 der Verk.-Ord. geht zwar weiter, als Art. 403 H.-G.-B. mit der dem Art. 16 Abs. 1 des internat. Uebereinkommens nachgebildeten

Bestimmung, daß die Eisenbahn verpflichtet ist, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs (§ 68 Abs. 7) den Frachtbrief auszuhändigen. Aber auch diese Bestimmung ist nicht weit und vollständig genug; sie entspricht nicht dem zu Grunde liegenden Rechtsverhältnisse. Die Eisenbahn ist darnach nicht nur — wie es im § 66 Abs. 1 beschränkend heißt — am Bestimmungsort zur Aushändigung des Guts gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und Empfangsbescheinigung verpflichtet, sondern sie ist weitergehend dem Empfänger gegenüber zur Erfüllung aller ihr obliegenden Vertragspflichten gegen die durch den Frachtvertrag begründeten Gegenleistungen verbunden — wie sich aus Art. 409 ff. H.-G.-B. klar ergiebt und im Einklang mit Art. 405 H.-G.-B. § 66 Abs. 2 Verk.-Ord. steht, wonach auch andererseits der Empfänger nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte berechtigt ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen. Abs. 1 des § 66 hebt nur eine einzelne Verpflichtung der Eisenbahn — die Aushändigungspflicht — und nur eine einzelne Gegenpflicht des Empfängers — die Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge nebst Empfangsbescheinigung — hervor. Dies ist nach Vorstehendem zu eng und unvollständig.

Die Pflicht (und bezw. auch das Recht) der Eisenbahn zur Aushändigung des Guts und des Frachtbriefs beginnt mit der Ankunft des Guts am Bestimmungsorte. Der Empfänger ist der Eisenbahn gegenüber, so lange er nicht durch einen der bezeichneten Akte in den Frachtvertrag eingetreten ist (s. die vorangehende Anm. 311), zur Annahme des ihm offerirten Guts und Frachtbriefs nicht verpflichtet und kann eisenbahnseitig nicht darauf verklagt werden. Lehnt er ab bezw. weigert er sich, die kontraktlichen Gegenleistungen (Zahlung der Fracht, Empfangsbescheinigung ꝛc.) zu erfüllen, so steht dies der Bezugsverweigerung also dem Nichteintritt in den Frachtvertrag gleich. Ob und inwieweit sich der Empfänger durch die Zurückweisung dem Absender gegenüber verantwortlich macht, hängt von dem zu Grunde liegenden Geschäft (Kauf, Lieferung ꝛc.) ab (Thöl III S. 62, 64, 65. Puchelt II S. 499, Schott S. 354, 403, Endemann, R. d. Eisenb., S. 605, v. Hahn II S. 650, § 8). „Aushändigung" ist gleichbedeutend mit Ablieferung. (Ueber den Begriff der Ablieferung s. § 75 Anm. 371.) In der Pflicht zur Aushändigung liegt implicite auch die Pflicht, dem Empfänger die Auskunft des Guts rechtzeitig anzuzeigen, zu avisiren (Anm. 318 S. 376). Die Aushändigung hat nach Ankunft des Guts am Bestimmungsort, d. h. der Bestimmungsstation (§ 66 Abs. 3) zu erfolgen (Anm. 314 S. 370). Damit ist nicht nur der Ort, sondern auch die Zeit der Aushändigung bestimmt, weder an einem andern Ort, noch zu einer anderen Zeit ist die Eisenbahn abzuliefern verpflichtet und berechtigt. Nicht der Ablauf der Lieferzeit, sondern die Ankunft am Bestimmungsort ist entscheidend (Schott S. 353, 402, A. M. Thöl III S. 67 u. Puchelt II S. 491, 500). Eine spätere ebenso wie eine frühere Aushändigung macht die Eisenbahn haftpflichtig. „Dem bezeichneten Empfänger", d. h. dem im Frachtbriefe oder durch nachträgliche Verfügung

(§ 64) bezeichneten Empfänger bezw. dessen Bevollmächtigten (Anm. 318 S. 377). Eine unrichtige Ablieferung macht die Eisenbahn haftpflichtig. Der Empfänger braucht nicht im Besitze des Frachtbrief-Duplikats zu sein. Auszuhändigen ist der Frachtbrief, und zwar einschließlich der nicht etwa unterwegs ꝛc. verwendeten Begleitpapiere, und das Gut in dem der Empfangnahme entsprechenden Zustande. Denn die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Guts seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist (H.-G.-B. Art. 395, Verk.-Ord. § 75, Abs. 1). Ob die Eisenbahn verpflichtet ist, Gut und Frachtbrief vorher dem Empfänger vorzuzeigen, damit er sich über den Inhalt bezw. Zustand informirt, richtet sich nach den Bestimmungen der abliefernden Bahn. Die Verk.-Ord. macht dies nicht zur Pflicht, sondern die vorgängige Vorzeigung des Guts und Frachtbriefs nach Maßgabe der lokalen Verhältnisse von dem Ermessen der Eisenbahn bezw. deren besonderen Vorschriften abhängig. (§ 90 Abs. 2 Ziff. 4b Verk.-Ord. Anm. 432.)

Die Aushändigung liegt nach Maßgabe des § 66 Abs. 1 der Eisenbahn nur ob: gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge oder — wie § 68 Abs. 7 l. c. richtiger und vollständiger bestimmt — „gegen Zahlung aller auf dem Gute haftenden Fracht- und sonstigen Beträge.“ Insbesondere gehören dahin die Fracht- und Nachnahmeforderungen, Zollgefälle, Stempel- und Steuergebühren, Frachtzuschläge bezw. Konventionalstrafen, Assekuranz-Prämien, Auslagen und Spesen. Doch sind im Frachtbriefe verzeichnete Beträge nicht etwa skripturmäßig für die Zahlungspflicht maßgebend, sondern bei irriger Berechnung und Angabe auf dem Frachtbriefe entscheiden die in Betracht kommenden Tarife ꝛc. Bei theilweiser Aushändigung des Guts kann auch nur entsprechende Theilzahlung beansprucht werden. Dagegen darf die Eisenbahn gegen Aushändigung des ganzen, wenngleich qualitativ und quantitativ mangelhaften Guts vom Empfänger alle im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Frachtbeträge fordern. Denn das sog. Abandonsystem ist dem H.-G.-B. fremd. Doch kann der Empfänger wegen der im Art. 408 H.-G.-B., § 90 Verk.-Ord. bezeichneten Ansprüche Gegenforderungen erheben. Die Zahlung hat bei Gütern, welche die Eisenbahn dem Empfänger zuführt, Zug um Zug gegen Verabfolgung des Guts zu erfolgen; bei Gütern, welche der Empfänger abholt, ist reglementarisch Vorleistung derselben ausbedungen, indem § 68 Abs. 7 Verk.-Ord. bestimmt, daß Güter, welche nicht durch die Eisenbahn zuzuführen sind, dem Empfänger auf Vorzeigung des seitens der Eisenbahn quittirten Frachtbriefes zur Verfügung gestellt werden. An sich ist der Empfänger zur Vorleistung zwar nicht verpflichtet. Die beiderseitigen Leistungen sollen vielmehr arg. Art. 405 „Zug um Zug“ erfolgen. Indeß gehört Art. 403 nicht zu denjenigen Bestimmungen, deren vertrags- oder reglementsmäßige Abänderung den Eisenbahnen durch Art. 423 untersagt ist. Voraussetzung der Auslieferung ist also die geschehene Frachtzahlung; daher muß zum Beweise dessen vor der Auslieferung die Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes erfolgen. Nach den allgemein bestehenden Verkehrseinrichtungen präsentirt der Empfänger den Avis bei der Güterkasse und erhält dort gegen baare Zahlung der Fracht ꝛc. den quittirten Frachtbrief.

Gegen Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes und Uebergabe des den Empfang bescheinigenden Avises erfolgt sodann die Auslieferung des Guts. Der quittirte Frachtbrief wird also nicht, wie der Avis, der Bahn zurückgestellt. Bei Frankofracht ist die Quittirung der Fracht bereits seitens der Aufgabe-Expedition erfolgt, bei Frachtkreditkonto bedarf es der Quittirung nicht. Die Quittung muß den Betrag der Frachtgelder ꝛc. in Zahlen, das Datum und die Unterschrift des zur Einziehung befugten Amtes enthalten. Stellt es sich nach Einlösung des Frachtbriefes heraus, daß das Gut nicht vorhanden ist, so darf nach dem Ermessen des Güterexpedienten auf sofortigen Antrag die entrichtete Fracht zurückgezahlt werden, wobei der zurückzunehmende Frachtbrief mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen und dem Interessenten die Quittung zurückzustellen ist. (Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 2, 4, 5, 11). Die Zurverfügungstellung erfolgt in betreff der vom Empfänger auszuladenden Güter auf den Entladeplätzen. Diese Worte beziehen sich im Wesentlichen auf die Wagenladungsgüter. Es können aber auch Stückgüter hierher gehören (§ 50 B Nr. 3). Vgl. über die Bereitstellung und Entladung der Wagenladungsgüter: Allg. Abf.-Vorschr. § 50 Abs. 6—9. In Betreff der übrigen ꝛc., nicht vom Empfänger zu entladenden Güter geschieht die Zurverfügungstellung in den Abfertigungsräumen (auf den Güterböden). Dies schließt die Pflicht zur Ueberbringung in die Behausung des Empfängers Mangels besonderer Abrede oder Einrichtungen generell aus. (Thöl III, S. 140 [das Eisenbahnfrachtgut ist Holgut]. Endemann, R. d. Eisenb. S. 614.) Vgl. über die Ausladung und Bereitstellung der Stückgüter: Allg. Abf.-Vorschr. § 50 Abs. 1—5.

Die Aushändigung liegt ferner der Eisenbahn nach § 66 Abs. 1 Verk.-Ordn. nur gegen Bescheinigung des Empfangs ob. (Verk.-Ordn. § 68 Abs. 7: „gegen Ausstellung der Empfangsbescheinigung". Rudbeschel S. 126 Nr. 3. Thöl S. 144 IV.) Die Empfangsbescheinigung dient als Beweismittel über die Auslieferung. Ueber die Form der Empfangsbescheinigung ist in der Verk.-Ordn. Bestimmung nicht getroffen. Aber es liegt im Begriffe der Bescheinigung, daß sie schriftlich erfolgen muß. In der Regel auf dem Avise (Allg. Abf.-Vorschr. § 52, Abs. 2 u. 80) d. h. die Quittung auf dem der Eisenbahn zurückgestellten Avise gilt als Empfangsbescheinigung. Damit ist jedoch nicht die Quittung über den Empfang des Avises selbst zu verwechseln. Letztere ersetzt die Bescheinigung über den Empfang des Guts nicht. Indeß ist auch besondere Quittung in schriftlicher Form zulässig, zumal nicht alle Güter avisirt werden. Ueber die Form der Quittungsleistung bestimmen die Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 8—11 Folgendes: Der Ueberbringer der quittirten Benachrichtigung gilt zur Einlösung des Frachtbriefes und zur Empfangnahme des Gutes für ermächtigt. Eine andere Quittung ist nur dann als ausreichend anzuerkennen, wenn dieselbe amtlich beglaubigt oder die Handschrift des Empfängers genau bekannt ist, oder die Güter-Abfertigungsstelle in der Lage ist, sich sonst davon zu überzeugen, daß das Gut in die Hand des Empfangsberechtigten gelangt. Der Firma-Inhaber hat lediglich die Firma, der Procurist neben der letzteren den sein Verhältniß zu derselben kennzeichnenden Vermerk (p. p. — per procura")

und seinen Namen, der Handlungsbevollmächtigte dagegen seinen Namen mit dem Vermerke „Als Bevollmächtigter der Firma N. N." unter die Quittung zu setzen. Quittungen von Behörden, Gesellschafts-Vorständen 2c. müssen unter der gesetzlichen Firma derselben ausgestellt und mit Unterschrift versehen sein. In Ermangelung einer solchen Quittung muß der zur Empfangnahme sich Meldende besondere Vollmacht vorweisen. Die Quittung über gezahlte Fracht wird auf den Frachtbrief gesetzt. Quittungen auf besonderen Bogen sind nur dann auszustellen, wenn der Frachtbrief nicht mehr vorhanden ist. Auf Frachtbriefen an Reichs- oder Staatsbehörden ist auf Verlangen der gezahlte Betrag in der Quittung in Worten auszudrücken.

In Hinsicht auf die Zeit der Bescheinigung gilt dasselbe, was für die Zahlung bestimmt ist. Auch die Empfangsbescheinigung hat Zug um Zug gegen Aushändigung des Gutes zu erfolgen. (Verk.-Ordn. § 68 Abs. 7 Satz 1.)

Bezüglich des Inhalts endlich ist bestimmt, daß die Bescheinigung sich auf die einfache Anerkennung des Empfangs zu beschränken hat; weitere Erklärungen, namentlich über tadellosen oder rechtzeitigen Empfang, dürfen eisenbahnseitig nicht gefordert werden. Diese Bestimmung ist in Rücksicht auf die präjudizirende Vorschrift des Art. 408 H.-G.-B. § 90 Verk.-Ordn. nothwendig, um die Empfänger gegen das Erfordern von Verzichtleistungen 2c. von oft nicht übersehbarer Tragweite seitens der Eisenbahnen zu schützen. Es darf somit von der Bahnverwaltung nur eine Quittung gefordert werden, welche den Empfang der ausgelieferten Quantität unter näherer Bezeichnung der Kolli, der Verpackungsart und Merkzeichen, sowie das Datum der Empfangnahme bescheinigt. Ein Anerkenntniß der Qualität, der Einhaltung der Lieferfrist, der Unversehrtheit 2c. darf nicht verlangt werden. Ob und inwiefern umgekehrt der Empfänger befugt erscheint, in die Empfangsbescheinigung irgend welche Bemängelungen aufzunehmen, um sich gegen das Präjudiz des Art. 408 H.-G.-B. § 90 Abs. 1 Verk.-Ord. zu schützen, ist Anm. 433—435 des Näheren erörtert; s. § 90 Abs. 3 u. 4 Verk.-Ordn.

§ 66 Abs. 2 Satz 1 u. 2.

312) Was sodann die Rechte und Pflichten des Empfängers (s. Anm. 212 S. 264) hinsichtlich der Ablieferung des Gutes betrifft, so sind diese in Uebereinstimmung mit der Regelung des Verfügungsrechts (H.-G.-B. Art. 402) durch Art. 405 H.-G.-B. dahin bestimmt worden, daß nach Ankunft des Frachtführers am Ort der Ablieferung der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger berechtigt ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder fremdem Interesse handle; er ist insbesondere berechtigt, den Frachtführer auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes zu belangen, sofern nicht der Absender demselben vor Anstellung der Klage eine nach Maßgabe des Art. 402 noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

Die Verkehrsordnung (§ 66 Abs. 2) hat diese gesetzlichen Bestimmungen in der veränderten Fassung aufgenommen, welche denselben durch das internat. Uebereink. (Art. 16 Abs. 2) gegeben ist, und bestimmt: „Der

Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei im eigenen oder fremden Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des § 64 zulässige entgegenstehende Verfügung ertheilt hat." Diese reglementarische Abweichung vom H.-G.-B. ist zulässig, weil Art. 405 nicht zu denjenigen Vorschriften gehört, deren vertragsmäßige Ausschließung oder Beschränkung Art. 423 H.-B.-G. verbietet. Die Bestimmung des § 66 Abs. 2 der Verk.-Ord. geht weiter, als die des Art. 405 H.-G.-B. Denn während letzterer dem Empfänger das Recht zur selbstständigen Geltendmachung der Vertragsrechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen gewährt, wie sie der Frachtbrief ergiebt, verleiht die Verk.-Ordn. dem Empfänger dieses Recht nur gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Verpflichtungen, also gleichviel ob sie aus dem Frachtbriefe sich ergeben, oder nicht. Diese Erweiterung entspricht der bereits an früherer Stelle gegebenen Konstruktion des vorliegenden Rechtsverhältnisses. (Anm. 295 S. 344.) Denn nach der Annahme einer fingirten Cession erlangt der Empfänger, obwohl der Frachtvertrag nur zwischen Absender und Eisenbahn abgeschlossen ist, dennoch mit Ankunft des Gutes das selbstständige Recht, in eigenem Namen in den Frachtvertrag einzutreten d. h. die Vertragsrechte gegen Erfüllung der Vertragspflichten für sich geltend zu machen. Die Anomalie des zu Grunde liegenden Art. 405 H.-G.B., welcher dem Empfänger die Vertragsrechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, gewährt, ist hier folgerichtig beseitigt. Es ist unzutreffend und unlogisch, für den einen Kontrahenten den Vertrag, für den anderen nur den Frachtbrief als maßgebend hinzustellen.

Das Recht des Empfängers ist ein selbstständiges, aus der stillschweigenden Cessionsofferte der Vertragsrechte mit den ihnen inhärirenden Vertragspflichten sich ergebendes. Es ist noch nicht das Recht aus dem Frachtvertrage selbst, sondern es ist nur die Legitimation, in denselben einzutreten, d. h. die selbstständige Befugniß zum Erwerbe der Rechte aus dem Frachtvertrage durch Annahme der Offerte. Daher kann die Eisenbahn den Empfänger zur Geltendmachung dieses Rechts nicht zwingen bezw. auf Annahme nicht verklagen, so lange nicht der Empfänger ausdrücklich oder durch eine konkludente Handlung die Cessionsofferte angenommen hat. Die Geltendmachung des in Rede stehenden Rechts durch den Empfänger ist eine freiwillige und nicht durch Klage der Eisenbahn zu provoziren. Die Offerte kann vom Empfänger abgelehnt werden und die Eisenbahn sich alsdann nur an ihren Mitkontrahenten, den Absender, halten. Inwiefern alsdann der Absender aus dem dem Frachtvertrage zu Grunde liegenden Geschäfte den Empfänger wegen unberechtigter Annahmeverweigerung belangen kann, bestimmt sich nach den Regeln dieses Geschäftes rc. (v. Hahn, II, S. 650, Endemann, H.-R., S. 731, Schott S. 403b.)

Das Recht des Empfängers entsteht nach Ankunft des Gutes. Art.

405 H.-G.-B. spricht von der „Ankunft des Frachtführers". Zutreffender ist im § 66 Abs. 2 Verk.-Ordn. „Ankunft des Gutes" gesagt, und zwar am Bestimmungsorte d. h. gemäß Abs. 3 auf dem Bahnhofe, auf der Station des Bestimmungsortes (s. Abs. 3 Anm. 314 S. 370), mithin nach beendetem Transporte. Dies ist thatsächliche Voraussetzung. Mit der Ankunft des Gutes identisch ist die Zeit des Ankommensollens nach Maßgabe der Lieferzeit. Denn der Zweck, welchen man im Auge hat, indem man bei ordnungsmäßigem Verlauf des Transports dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ein selbstständiges Recht einräumt, würde nicht erreicht werden, wenn man auch dann, wenn das Gut nicht rechtzeitig oder gar nicht ankommt, die Entstehung dieses Rechtes an die Voraussetzung der thatsächlichen Ankunft des Gutes knüpfen würde. Für den Fall des Eintritts der gedachten Eventualität muß also diese Voraussetzung fallen und dem Empfänger ein selbstständiges Recht schon von der Zeit an gewährt werden, zu welcher das Gut nach dem Frachtvertrage hätte ankommen sollen. Vor der Ankunft hat der Empfänger dieses Recht nicht, auch wenn er sich im Besitze eines Frachtbriefduplikats befindet. Würde die Eisenbahn vorher (z. B. am Versandorte oder unterwegs) ein derartige[illegible] Recht des Empfängers anerkennen, ihm die Verfügung über das Gut ein[illegible]räumen oder dasselbe ausliefern, so würde sie dem Absender haftbar sein[illegible] Auch aus der Uebergabe des Frachtbriefs vor diesem Momente kann de[illegible] Empfänger irgend welche Rechte nicht herleiten. Die Uebergabe eines etw[illegible]a ausgestellten Duplikats seitens des Absenders an den Empfänger hat zwa[illegible]r die Wirkung, daß die Eisenbahn den Verfügungen des Absenders aus § [illegible] Abs. 1 nicht mehr Folge leisten darf und dem Empfänger, wenn sie di[illegible] dennoch thut, für den daraus entstandenen Schaden haftbar wird (§ 64 Abs. [illegible]). Aber ein Recht auf Aushändigung des Gutes oder Eintritt in den Frac[illegible]vertrag unterwegs erwächst dem Empfänger daraus nicht.

Das Recht erstreckt sich auf die Geltendmachung aller durch den Frac[illegible]vertrag begründeten Forderungen, wobei der Frachtbrief zwar präsum[illegible] den Maßstab und Beweis bildet, aber in Rücksicht auf die Möglichkeit and[illegible] weiter Nebenabreden nicht unbedingt entscheidet. Art. 405 H.-G.-B., § 66 Abs. 2 Verk.-Ordn. führen speziell als solche dem Empfänger zustehen[illegible] Rechte die auf Uebergabe des Frachtbriefs und Auslieferung d[illegible]es Gutes an. Wie aber die Worte „er ist insbesondere berechtigt" ergeb[illegible]en, ist damit der Inhalt der dem Empfänger gewährten Berechtigung keinesw[illegible] erschöpft, vielmehr sind nur zwei vorzugsweise wichtige Rechte speziell herv[illegible]gehoben. Das Recht erstreckt sich also nicht nur auf Aushändigung des Gu[illegible]tes und Frachtbriefs, sondern auch auf Schadensansprüche aus Verlust, Besc[illegible]digung, Verspätung 2c.; das Recht kann aber nur geltend gemacht wer[illegible]en gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Verpflichtung[illegible], und zwar — Mangels einer besonderen Bestimmung — gleichzeitig Zug [illegible] Zug. Weder die Eisenbahn, noch der Empfänger haben nach Art. 405 H.-G.-[illegible], § 66 Abs. 2 Verk.-Ordn. vorzuleisten. Weil aber nach der Natur des Eis[illegible]bahnverkehrs ein ganz gleichzeitiges Leisten zumeist unmöglich ist, so kön[illegible]en über die Reihenfolge der beiderseitigen Leistungen reglementarische Bestimmun[illegible]en

getroffen werden. § 68 Abs. 7 Verk.-Ordn. bestimmt demgemäß, daß der Empfänger vorzuleisten hat. Denn nur gegen Vorzeigung des von der Eisenbahn quittirten Frachtbriefs wird ihm das Gut verabfolgt.

Die Geltendmachung der Rechte kann sowohl im Wege der einfachen Forderung wie — im Verweigerungsfalle — durch Klage, Widerklage, Kompensation ꝛc. erfolgen. Die Geltendmachung geschieht im eigenen Namen, nicht im Namen des Absenders, sondern auf Grund einer eigenen, selbstständigen, nicht aus einem präsumtiven oder wirklichen Vollmachtsverhältnisse zum Absender hervorgegangenen Berechtigung. Dem Empfänger ist durch Gesetz und Reglement ein eigenes Recht, unabhängig vom Absender, verliehen. Hierbei ist irrelevant, ob der Empfänger in eigenem Interesse (für eigene Rechnung) oder in fremdem Interesse (als Spediteur, Kommissionär ꝛc.) handelt. Die dem Frachtgeschäfte zu Grunde liegenden Geschäfte (Kauf, Lieferung, Tausch ꝛc.) dürfen mit diesem nicht vermischt, die klare und präzise Trennung der Rechte und Pflichten der Frachtvertragskontrahenten darf nicht gestört werden. Die Eisenbahn kann daher dem auf Grund des Frachtvertrages seine Rechte geltend machenden Empfänger gegenüber nicht einwenden, daß der Empfänger nur fremdes, nicht eigenes Interesse wahrnehme, nicht selbst Eigenthümer, Käufer ꝛc. des Gutes sei, und daß direkt an den eigentlichen Interessenten geleistet werden müsse. Der Dritte, welcher mittelbar und ohne Kontrahent zu sein, an der Ausführung des Transports als Eigenthümer, Käufer ꝛc. des Gutes interessirt ist, hat aus dem Frachtvertrage keinerlei Rechte und Pflichten. Auf das dem Transport zu Grunde liegende Geschäft kommt nichts an. Weder die obligatorischen Beziehungen, welche zwischen Absender, Empfänger oder Dritten aus einem dem Frachtvertrage zu Grunde liegenden Rechtsgeschäfte (Kauf, Tausch, Lieferung ꝛc.) bestehen, noch die dinglichen Beziehungen, in welchen entweder die Frachtvertragskontrahenten (Absender, Eisenbahn, Empfänger) oder Dritte zum Frachtgute stehen (Eigenthum, Pfandrecht, Detention, Tradition, juristischer Besitz ꝛc., überhaupt alle dinglichen Rechte am Gute), erleiden irgend eine Veränderung.

[313]) Nach Satz 3 erlischt das Recht des Empfängers, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des § 64 Verk.-Ordn. zulässige entgegenstehende Verfügung ertheilt hat; d. h. es hört vollständig zu bestehen auf und kann nicht wieder aufleben. Freilich kann der Absender die entgegenstehende Verfügung vor ihrer Ausführung durch die Eisenbahn wieder zurücknehmen und eine neue Anweisung zur Ablieferung des Gutes ꝛc. an den ursprünglichen Empfänger ertheilen. Dadurch lebt aber das alte erloschene Recht des Empfängers nicht wieder auf, sondern dieser erlangt eine neue, auf der wiederholten Anweisung des Absenders beruhende Berechtigung. Dies ist aber die einzige Beschränkung des Rechts des Empfängers und eine nothwendige Folge der dem Absender bis zum Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag zustehenden Vertrags- und Verfügungsrechte. Denn nach Art. 405 H.-G.-B. in Verbindung mit § 64 Abs. 1 und 2 Verk.-Ordn. hat auch nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort der Absender das Verfügungsrecht über dasselbe nach Maßgabe des § 64 l. c. noch so lange, bis dem Empfänger der Frachtbrief übergeben oder der Eisenbahn die Klage des

§ 66. Abs. 2. Satz 3.

Empfängers auf Uebergabe des Frachtbriefs und Auslieferung des G[illegible] zugestellt ist. **Beide Akte** — Uebergabe des Frachtbriefs und Zustellung [illegible] Klage — stehen sich in ihrer Rechtswirkung gleich. (**Goldschmidt** S. 7[illegible] **Puchelt**, II, S. 489. v. **Hahn**, II, S. 633. **Thöl**, III, S. 26. **Sch**[illegible] S. 408. **Endemann**, R. d. E., S. 606.) Folgerichtig cessirt das Recht [illegible] Empfängers auf Geltendmachung der Vertragsrechte gegen Erfüllung [illegible] Vertragspflichten, wenn der Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe [illegible] § 64 ihm noch zustehende Verfügung ertheilt, d. h. in der **Zwischenz**[illegible] zwischen der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort und der Uebergabe [illegible] Frachtbriefs an den Empfänger oder der Zustellung der Klage des Empfänge[illegible] auf Uebergabe des Frachtbriefes und Gutes eine Anweisung gemäß Abs. [illegible] des § 64 an die Eisenbahn erlassen hat. (§ 64 Anm. 296, 299 S. 345, 349 u[illegible] Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 3 S. 436, Bd. 20 S. 192. Reichsger. 6. März 18[illegible] Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 132.) **Voraussetzung** ist, daß der A[illegible] sender, insofern ein **Frachtbriefduplikat oder Aufnahmeschein** (§ [illegible] Abs. 5 u. 6 Anm. 218 ff. S. 268 ff.) ausgestellt ist, sich bei Erlaß der entgege[illegible] stehenden Verfügung im Besitze des Duplikats bezw. Aufnahmescheines b[illegible] findet, denn ohne dieses ist er im Falle der Ausstellung eines solchen gem[illegible] § 64 Abs. 2 Verk.-Ordn. zur Ausübung der Vertrags- und Verfügungsrec[illegible] nicht befugt. Die Verfügung muß nach **Zeit, Inhalt** und **Form** den Vo[illegible] schriften des § 64 l. c. (Anm. 301 ff. S. 351 ff.) entsprechen.

§ 66. Abs. 3. 314) Nach **Abs. 3** gilt als **Ort der Ablieferung** die vom Absen[illegible] bezeichnete **Bestimmungsstation**, oder korrekter — da vorher nicht v[illegible] „Ort der Ablieferung", sondern vom „Bestimmungsort" die Rede ist —: „[illegible] Bestimmungsort gilt die Bestimmungsstation", d. h. der Bahnhof, die Stati[illegible] des Bestimmungsortes. Gleichviel also, ob der bezeichnete Bestimmungs[illegible] an der Eisenbahn belegen ist oder nicht, **Ort der Ablieferung** ist in jed[illegible] Falle die für den Bestimmungsort maßgebende **Bestimmungsstation**, [illegible] **Bahnhof, wo der Schienenweg endet.** Nur dort ist nach § 66 l. [illegible] die Eisenbahn abzuliefern verpflichtet. Ob ihr etwa die weitergehende Pfl[illegible] obliegt, das Gut dem Empfänger bis in seine Behausung oder in sein [illegible] schäftslokal oder nach einem nicht an der Eisenbahn belegenen Orte zuzufüh[illegible] richtet sich lediglich nach den für die abliefernde Bahn geltenden besonde[illegible] reglementarischen Bestimmungen. (§ 60 Abs. 3, § 68 Abs. 3 Verk.-Or[illegible]) Damit stehen die Bestimmungen des § 76 Verk.-Ordn. im Einklang.

§ 67.

Annahme des Gutes durch den Empfänger.[315])

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der [illegible] pfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich [illegible] machten Beträge zu bezahlen.[316]) Vergl. jedoch § 61 Absatz 4.

§ 67. 315) Bereits im § 61 Anm. 265 ff. ist darauf hingewiesen, daß die Ei[illegible] bahn berechtigt ist, die Erfüllung aller aus dem Frachtvertrage sich erge[illegible] den Forderungen, insbesondere die Fracht, die Gebühren für beson[illegible]

Leistungen und die baaren Auslagen vom Absender und, soweit dieser nicht bereits Erfüllung geleistet hat, von dem in den Frachtvertrag eingetretenen Empfänger zu verlangen. Während die Zahlungspflicht des Absenders als selbstverständlich und den Grundsätzen der loc. cond. operis entsprechend weder im H.=G.=B. noch in der Verk.=Ord. durch eine positive Norm hervorgehoben ist, hat die Zahlungspflicht des Empfängers sowohl im H.=G.=B. Art. 406. wie auch fast wörtlich daran anschließend in der Verk.=Ord. § 67 in der Bestimmung besonderen Ausdruck gefunden, daß durch Annahme des Guts und des Frachtbriefs der Empfänger verpflichtet wird, dem Frachtführer (der Eisenbahn) nach Maßgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten (die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu zahlen). (Anschütz und v. Völderndorff III S. 449. Goldschmidt, Handb. I, 2. 1. Aufl. S. 751. v. Hahn II S. 655. Thöl S. 19, 62, 64, 126. Schott S. 375, 409, 414. Wehrmann S. 59, 194. Ruckdeschel S. 75.) Dieser Grundsatz ist in dem umfassenderen Art. 405 H.=G.=B. § 66 Abs. 2 Verk.=Ord. (Anm. 312 S. 366) bereits mit enthalten, mithin nur ein besonderer Theil desselben. Mit Annahme der Vertragsleistungen ist Zug um Zug der Empfänger zur Erfüllung der Vertragspflichten verbunden. (Goldschmidt § 75 S. 751 Anm. 405. Endemann, H.=R., § 155 S. 729, R. d. Eisenb. § 123. Puchelt II S. 505 Nr. 11.) Die Vorschrift des Art. 406 H.=G.=B. bezw. § 67 Verk.=Ord. ist daher zu eng, denn einerseits können auch andere, als die angeführten beiden Handlungen den Vertragswillen des Empfängers dokumentiren und ihn zu den Gegenleistungen verpflichten. Andererseits bestehen diese nicht allein in der Zahlung der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge, sondern in der Erfüllung aller durch den Frachtvertrag überhaupt begründeten Gegenforderungen der Eisenbahn. Es soll hier unverkennbar nur ausgesprochen werden, daß, wie bei allen Leistungsverträgen, auch beim Eisenbahnfrachtvertrage die Eisenbahn nicht eher berechtigt ist, die Frachtzahlung vom Empfänger zu beanspruchen, als bis sie selbst die Vertragsleistungen erfüllt, d. h. Gut und Frachtbrief übergiebt, der Empfänger daher nicht eher zur Zahlung verpflichtet ist, als bis ihm die Eisenbahn leistet, und zwar gleichzeitig Zug um Zug. Doch ist im Eisenbahnverkehre — wie bereits hervorgehoben (Anm. 311 S. 366) — ein gleichzeitiges Leisten in der Regel nicht ausführbar und Sache der reglementarischen Bestimmungen, die Aufeinanderfolge der beiderseitigen Leistungen zu bestimmen. Jedenfalls ist an sich nicht erforderlich, daß der Zahlung die Uebergabe des Frachtbriefs vorangeht. Es genügt die Vorweisung desselben, damit sich der Empfänger über den Umfang seiner Zahlungspflicht informiren kann. Aber auch ohne vorgängige Kenntnißnahme wird der Empfänger durch Annahme des Guts und des Frachtbriefs zahlungspflichtig.

316) Für die „Annahme des Guts und Frachtbriefs" gilt das in Anm. 310 S. 363 ff. über die Aushändigung Gesagte. Die bloße Avisirung reicht nicht hin. Eine Theilannahme verpflichtet zur Zahlung nicht, wohl aber die Annahme eines qualitativ oder quantitativ beschädigten, verminderten 2c. Guts. Zahlungsverpflichtet ist der Empfänger bezw. sein Bevollmächtigter oder Rechtsnachfolger, nicht aber der an der Ablieferung sonst Interessirte.

§ 67. Einziger Absatz.

Die Eisenbahn kann den Empfänger zur Annahme nicht zwingen. Verweigert er die Annahme, so kann sie sich bezüglich der Zahlung nur an den Absender halten. Hat er aber angenommen, bezw. sich zur Annahme bereit erklärt, so ist er zahlungspflichtig. Die Zahlung ist der abliefernden Bahn zu leisten, welche gemäß Art. 409 H.-G.-B. § 68 Abs. 7 Verk.-Ord. zur Einziehung aller Vertragsforderungen verpflichtet ist. Verweigert oder verabsäumt die letzte Bahn diese Pflicht, so ist jede betheiligte Vorbahn zur selbstständigen Einziehung ihrer Fracht- rc. Rate berechtigt.

Ihrem Umfange nach erstreckt sich die Zahlungspflicht des Empfängers nach Art. 406 H.-G.-B. auf die Beträge „nach Maßgabe des Frachtbriefs" oder — wie die Verk.-Ord. § 67 im Anschluß an den bezüglichen Art. 17 des internationalen Uebereinkommens dies ausdrückt — auf „die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge".

1. Durch die Hervorhebung der Pflicht zur Zahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge ist zwar — wie sich aus dem Vorstehenden ergiebt — die vornehmste Leistung des Empfängers bezeichnet, welche in der Regel den wesentlichen oder alleinigen Inhalt seiner Vertragspflicht bildet, aber es ist dadurch nicht ausgesprochen, daß sich dieselbe unbedingt und unter allen Umständen lediglich darauf beschränke und er die etwa sonst aus dem Vertrage sich ergebenden Pflichten nicht zu erfüllen habe.

2. Zu den im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträgen gehören in der Regel folgende: a. Die Fracht, der Preis für den Transport, nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. (Anm. 260 S. 313.) b. Beträge (Gebühren) für besondere Nebenleistungen der Bahn, welche gleichfalls im Tarife vorgesehen sein müssen. (Anm. 261 S. 315) c. Baare Auslagen der Eisenbahn, welche zwar der Natur der Sache nach in den Tarifen nicht vorgesehen sind, aber in Bezug auf ihre Nothwendigkeit und Angemessenheit gehörig festgestellt, im Frachtbrief ersichtlich gemacht und mit Beweisstücken versehen sein müssen. (Anm. 260, 261 S. 315—317.) d. Nachnahmeforderungen. (Anm. 272 ff. S. 325 ff.)

3. Unter den „im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträgen" sind nicht skripturmäßig die im Frachtbrief thatsächlich verzeichneten Beträge, sondern die sich aus den in Bezug genommenen Reglements und Tarifen zu berechnenden Beträge zu verstehen, auch wenn sie mit den im Frachtbriefe vermerkten zahlenmäßig nicht übereinstimmen. Die Worte sind also nicht lediglich auf diejenigen Beträge zu beschränken, welche ausdrücklich in Zahlen bezw. zahlenmäßig im Frachtbriefe angegeben sind. Die Zahlungspflicht umfaßt vielmehr sowohl diejenigen Beträge, welche sich direkt, als auch, welche sich indirekt durch Bezugnahme auf andere Normen (Reglements, Tarife) oder Schriftstücke (Begleitpapiere) aus dem Inhalt des Frachtbriefs ergeben, wenn auch der Betrag erst nachträglich ausgeworfen und festgestellt ist. (v. Hahn II S. 658.) Es ergeben sich daraus folgende Sätze: a) Der Empfänger ist verpflichtet, die Fracht nach Maßgabe des Frachtbriefs zu zahlen, auch wenn der zu entrichtende Betrag nicht ohne Weiteres aus dem Frachtbrief ersichtlich ist, sondern erst nach den darauf in Bezug genommenen Normen (Tarifen, Reglements rc.) berechnet werden muß, und

zwar auch dann, wenn der Empfänger den Inhalt dieser letzteren nicht gekannt hat. (Puchelt II S. 504. Endemann, R. d. E., S. 627. R.-O.-H.-G. 20. Oktober 1876 Bd. 21. S. 181. Reichsger. 10. November 1880, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 304, 8. Januar 1883 eod. Bd. 2 S. 436.) Enthalten die in Bezug genommenen Tarife, Reglements 2c. Druckfehler oder sonstige Unrichtigkeiten, so ist die Fracht nach dem richtigen Tarif- 2c. Satze zu berechnen und zu zahlen, weil anzunehmen ist, daß dies der beiderseitige wahre Kontraktswille ist, die Eisenbahn nach dem festgestellten Tarife kontrahirt hat und die Bestimmung des § 7 Abs. 1 Verk.-Ord., wonach die Berechnung der Fracht nach den zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarifen erfolgt, voraussetzt, daß die Publikation der Feststellung genau entspricht. (Reichsger. 11. März 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 236.) b) Der vorstehend für die Frachtzahlung angenommene Grundsatz gilt ebenso auch für die Zahlung der Frachtzuschläge (Konventionalstrafen) wegen unrichtiger Inhaltsangabe oder Wagenüberlastung (§ 53 Abs. 7—10 Verk.-Ord.) — oder anderer Gebühren, welche sich aus den im Frachtbriefe in Bezug genommenen Normen ergeben. (Schott S. 380, 412. Endemann, R. d. E., S. 637 und die vorstehend alleg. Entscheidungen.)

4. Die Frage, in welcher Frist die Frachtforderungen der Eisenbahn gegen den Empfänger verjähren, richtet sich nach dem Landesrechte. (Im Gebiete des Preuß. Allg. Landrechts: § 1 Ges. v. 31. März 1838.) Nur für die beiderseitigen Forderungen aus unrichtiger Anwendung des Tarifs oder Rechnungsfehlern bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren ist eine kurze einjährige Verjährungsfrist vom Tage der Zahlung an allgemein festgesetzt. (Verk.-Ord. § 61 Abs. 4 Satz 2.) Diese Frist beginnt vom Tage der Zahlung der zu hoch oder zu niedrig berechneten Fracht 2c. an; bei Frankaturvorschüssen (§ 61 Abs. 3) sinngemäß erst von der definitiven Abrechnung an. Mit Ablauf dieser Frist erlischt jede derartige Forderung. Der allgemeine Grundsatz des Erlöschens aller Ansprüche gegen die Bahn durch Annahme des Guts und Zahlung der Fracht (H.-G.-B. Art. 408 Abs. 1, Verk.-Ord. § 90 Abs. 1) greift hier nicht Platz. (Verk.-Ord. § 61 Abs. 4 Satz 3 f. Anm. 271 S. 323.) Nachforderungen gemäß § 61 Abs. 4 Verk.-Ord. sind also bis zum Ablauf der einjährigen Verjährungsfrist gestattet. Die kurze ein- bezw. dreijährige Verjährung des § 91 bezieht sich nur auf Ansprüche des Beschädigten wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, findet also weder auf Ansprüche der Eisenbahn gegen den Empfänger, noch auf sonstige Ansprüche des letzteren gegen die Eisenbahn Anwendung.

§ 68.

Verfahren bei Ablieferung des Gutes.[317])

(1) Das Gut ist nach Maßgabe der Bestimmung der Eisenbahnen entweder dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen oder es ist

ihm über die Ankunft schriftliche Nachricht zu geben.[318]) Diese Benachrichtigung ist dem Empfänger auf seine Kosten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes durch Boten, die Post oder sonstige Gelegenheit mit der Aufforderung zuzusenden, das Gut innerhalb der im Tarif bestimmten und in der Benachrichtigung zu bezeichnenden Frist abzunehmen.[319]) Die Benachrichtigung unterbleibt, wenn der Empfänger sich dieselbe verbeten hat, sowie bei bahnlagernd gestellten Gütern. Für die Ausfertigung der Benachrichtigung darf eine Gebühr nicht berechnet werden.

I. Die Benachrichtigung der Empfänger von der Ankunft des Gutes erfolgt nach Wahl der Eisenbahn durch die Post oder besonderen Boten, falls nicht die Empfänger für den Einzelfall oder ein- für allemal die Art der Benachrichtigung — durch Boten, Post, Telegraph oder auf sonstige Weise — an ihre eigene Person oder einen Bevollmächtigten selbst bestimmt und dies der Güter-Abfertigungsstelle in einer schriftlichen Erklärung, für welche eine besondere Form vorgeschrieben ist, rechtzeitig mitgetheilt haben.

II. Wegen der Kosten für die Zustellung der Benachrichtigung siehe Nebengebührentarif (Abschnitt C).

(2) Die Benachrichtigung über die Ankunft von Eilgut muß, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen 2 Stunden, die Zuführung in die Behausung des Empfängers binnen 6 Stunden nach Ankunft erfolgen.[320]) Diese Fristen ruhen an Sonn- und Festtagen von 12 Uhr Mittags, an Werktagen von 6 Uhr Abends bis zum Anfang der Dienststunden des folgenden Tages.[321]) Die Festsetzungen über die Lieferfrist (§ 63) werden hierdurch nicht berührt.

(3) Die Eisenbahn kann, wo sie es für angemessen erachtet, Rollfuhr-Unternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts gelegenen Ortschaften bestellen, auch an letzteren Güternebenstellen einrichten.[322]) Die Rollfuhr-Unternehmer gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 9 der Verkehrs-Ordnung.[323]) Vgl. § 60 Absatz 3.

(4) Sind für Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Station ist, seitens der Verwaltung Einrichtungen zum Weitertransport nicht getroffen, so hat die Eisenbahn, wenn nicht wegen [illegible] for-

fortiger Weiterbeförderung vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist, entweder den Empfänger nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen zu benachrichtigen oder die Güter mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Absenders weiter befördern zu lassen.[324])

(5) Diejenigen Empfänger, welche ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dies der Güter-Abfertigungsstelle rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes, auf Erfordern der Abfertigungsstelle unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift, schriftlich anzuzeigen.[325]) Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Eisenbahn bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder aufgehoben werden.[326])

(6) Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach zoll- oder steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Zoll- oder Steuerverwaltung gefahren werden müssen.[327])

(7) Die Auslieferung des Gutes erfolgt gegen Zahlung der etwa darauf haftenden Fracht- und sonstigen Beträge und gegen Ausstellung der Empfangsbescheinigung.[328]) Letztere hat sich auf die einfache Anerkennung des Empfanges zu beschränken; weitere Erklärungen, namentlich über tadellosen oder rechtzeitigen Empfang, dürfen nicht gefordert werden. Güter, welche nicht durch die Eisenbahn zuzuführen sind, werden dem Empfänger auf Vorzeigung des seitens der Eisenbahn quittirten Frachtbriefes zur Verfügung gestellt, und zwar die vom Empfänger auszuladenden auf den Entladeplätzen, die übrigen Güter in den Abfertigungsräumen (auf den Güterböden).[329])

(8) Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen.[330]) Diesem Verlangen muß die Eisenbahn bei Stückgütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen.[331]) Gestatten die Wägevorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrichtungen am

nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines von der Eisenbahn zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen.[332]) Ergiebt die Nachwägung kein von der Eisenbahn zu vertretendes Mindergewicht, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten oder die tarifmäßigen Gebühren sowie die Entschädigung für den etwa bestellten Bevollmächtigten zu tragen.[333]) Dagegen hat die Eisenbahn, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Mindergewicht festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten.[334])

III. (1) Für besonders verlangte Gewichtsermittelung der angekommenen Güter wird das im Nebengebührentarif (Abschnitt C) bestimmte Wägegeld erhoben, soweit ein solches nach Massgabe der vorstehenden Bestimmung überhaupt zu entrichten ist.

(2) Für etwa verlangte Feststellung der Stückzahl wird die im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzte Zählgebühr erhoben.

IV. Wenn behufs Feststellung des Gewichts von Gütern in Wagenladungen die Feststellung des Eigengewichts der Eisenbahnwagen gefordert wird, so kommt die Zusatzbestimmung zu § 53 unter III (3) in Anwendung.

§ 68.

[317]) Das Verfahren der Ablieferung des Guts ist reglementarisch durch die Verk.-Ord. vorgeschrieben, und zwar behandelt § 68 die Arten, Formen und Modalitäten der Ablieferung, während § 69 über die Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter, § 70 über das Verfahren bei Ablieferungshindernissen Bestimmung trifft.

§ 68. Abs. 1. Satz 1.

[318]) Nach Abs. 1 Satz 1 ist das Gut nach Maßgabe der Bestimmung der Eisenbahnen entweder dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen oder es ist ihm über die Ankunft schriftlich Nachricht zu geben. Im Eisenbahnverkehre bildet die Regel nicht die Zuführung, sondern die Abholung der Güter und daher auch die Avisirung ihrer Ankunft. Die Benachrichtigungspflicht unterbleibt jedoch bei eisenbahnseitig dem Empfänger zugeführten, bei bahnlagernden Gütern, sowie bei solchen, deren Avisirung sich derselbe verbeten hat (§ 68 Abs. 1 Satz 3 l. c. Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 8 u. 9. „Die Avisirung — bemerkt Ruckdeschel S. 132 — darf im Uebrigen nicht unterlassen werden und ohne solche wird die Verpflichtung des Adressaten, Gut zu beziehen, auszuladen, event. Lagergeld ꝛc. zu zahlen, nicht existent. (Vgl. § 69 Abs. 5 Verk.-Ord.) Ob der Adressat durch den Absender von der Absendung des Guts in Kenntniß gesetzt ist und die muthmaßliche Ankunft weiß, ist gleichgültig; er braucht nichts zur Abfuhr der Güter einzuleiten, bevor er nicht offiziell in Kenntniß gesetzt ist." (Erk. d. R.-O.-H.-G. v. 31. Januar

1879.) Ist der Absender oder Adressat an der Unterlassung der Avisirung oder der mangelhaften Avisirung selbst schuldtragend, was nach den konkreten Umständen zu bemessen ist, so treffen die nachtheiligen Folgen den Empfänger bezw. Absender. „An seine Behausung“ ist identisch mit „bis vor's Haus“. (Erl. d. Preuß. Hand.-Minist. v. 17. März 1875, II. 3788.) Entscheidend ist, daß die Bahn zur Wahrung der Lieferfrist am rechten Orte und an die richtige Person abliefern bezw. avisiren muß. Ist das Geschäftslokal nicht offen, so hat sie in der Wohnung zu avisiren, der Adressat ist nicht verpflichtet, eine Wohnung bei der Güterexpediton anzugeben, also auch nicht den Wohnungswechsel, es sei denn, daß er die Güterexpedition beauftragt hat, ihm zuzustellen und in seiner Wohnung abzuliefern. Die Benachrichtigung soll an den Empfänger erfolgen bezw., wenn dieser ein für alle Mal oder im einzelnen Falle einen Andern bevollmächtigt hat, an den Bevollmächtigten, (Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 10, 11 und in Betreff des Vollmachtsstempels bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb., Ziff. III, z. Abs. 10 s. Anm. 325 S. 383); ist der Empfänger in Konkurs gerathen, an den Konkursverwalter unter Mittheilung an den Absender (Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 4). Die Benachrichtigung hat schriftlich zu geschehen, gleichviel in welcher Form, ob gedruckt, lithographirt, geschrieben, brieflich oder offen, auf einzelnen Zetteln oder in Listen (Avisbücher ꝛc.). Die Eisenbahn kann Quittung über den Empfang des Avises verlangen. (Ruckdeschel S. 31.) Die Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 2, 3 bestimmen über die Form der Avisirung: „Für die Benachrichtigung mit der Post dienen Postkarten und für die Benachrichtigung durch Boten Benachrichtigungsschreiben. Eilgüter sind in den Benachrichtigungen als solche zu bezeichnen.“ (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb.: „Sind für einen Empfänger mehrere Sendungen zu gleicher Zeit angekommen, so kann die Benachrichtigung derselben auf einem Benachrichtigungsschreiben erfolgen.) „Erfolgt die Abnahme des Gutes nicht rechtzeitig, und liegt die Vermuthung vor, daß die Benachrichtigung nicht in den Besitz des richtigen Empfängers gekommen ist, so ist die Benachrichtigung unter der Bezeichnung „zweite Benachrichtigung“ zu wiederholen.“

§ 68. Abs. 1. Satz 2—4.

[319]) Satz 2 in Verbindung mit Satz 3 u. 4 regelt die Kostentragung, die Zeit und die Art der Benachrichtigung.

Die Kosten der Zustellung der Benachrichtigung sind vom Empfänger zu tragen. (Allg. Zus.-Best. II. z. § 68 Abs. 1 Verk.-Ord. und Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 7.) Dagegen darf für die Ausfertigung der Benachrichtigung eine Gebühr nicht berechnet werden. (§ 68 Abs. 1 Schlußsatz.)

Was die Zeit anlangt, so ist die Benachrichtigung dem Empfänger spätestens nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes zuzusenden, und zwar ohne erst den Ablauf der Lieferfrist abzuwarten und wenn auch die Ankunft eine verfrühte sein sollte (Schott S. 353). Diese Zeitbestimmung bezieht sich jedoch nur auf gewöhnliches Frachtgut, da für Eilgut Abs. 2 des § 68 (Anm. 320 S. 379) eine besondere Avisirungs- bezw. Zuführungspflicht festsetzt. Das Wort „spätestens“ deutet darauf hin, daß die Benachrichtigung auch vor Ankunft und Bereitstellung des Guts erfolgen kann

(Vorausavisirung), wenn die Abfertigungsstelle dessen gewiß ist, daß inzwischen das Gut anlangen und bereitgestellt werden wird.

Hinsichtlich der Art und Form der Benachrichtigung endlich ist bestimmt, daß sie durch Boten, die Post oder sonstige Gelegenheit mit der Aufforderung zuzusenden ist, das Gut in der im Tarif bestimmten und in der Benachrichtigung zu bezeichnenden Frist abzunehmen. Sowohl die Aufforderung zur Abnahme, wie die Abnahmefrist müssen hiernach in der Benachrichtigung ausdrücklich enthalten sein. Die Benachrichtigung kann auch durch Dienstmanns-Institute, Telegramm, Telephon zc. geschehen, doch muß eine sichere, im Verkehre übliche Gelegenheit gewählt werden, sonst hat die Eisenbahn die Folgen von Verzug und Irrthum zu tragen.

Die Allg. Zus.-Best. I z. § 68 Abs. 1 Verk.-Ord. bestimmen: Die Benachrichtigung der Empfänger von der Ankunft des Guts erfolgt nach Wahl der Eisenbahn durch die Post oder besonderen Boten, falls nicht die Empfänger für den Einzelfall oder ein für alle Mal die Art der Benachrichtigung — durch Boten, Post, Telegraph oder auf sonstige Weise — an ihre eigene Person oder einen Bevollmächtigten selbst bestimmt und dies der Güterabfertigungsstelle in einer schriftlichen Erklärung, für welche eine besondere Form vorgeschrieben ist, rechtzeitig mitgetheilt haben.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 4—7 bestimmen: Ueber die Art und Weise der Bestellung der Benachrichtigungen werden jeder Abfertigungsstelle besondere, den örtlichen Verhältnissen angepaßte Anordnungen ertheilt, bezw. richtet sich dieselbe nach den Verfügungen der Empfänger. Bei Benachrichtigung durch die Post ist auf die postamtlichen Bestellzeiten und bei Benachrichtigung nach auswärts belegenen Orten auf den Postenlauf Rücksicht zu nehmen. (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb. „Soweit die Gebühren für die Benachrichtigung durch Boten nicht in den besonderen Bestimmungen des Tarifs [Theil II] enthalten sind, werden dieselben für die einzelnen Abfertigungsstellen, welche diese Gebühren durch Schalteraushang bekannt zu machen haben, besonders festgesetzt.") Es wird darauf hingewiesen, daß für die vom Empfänger abzuladenden Güter die Entladefrist bei Benachrichtigung durch die Post 3 Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post beginnt (vgl. Zus.-Best. I (2) zu § 69 der Verk.-Ord.). Bietet nach Lage der Verhältnisse die Benachrichtigung durch besonderen Boten oder durch Telegramm für die nicht am Stationsorte wohnenden Empfänger einen Vortheil gegenüber der Benachrichtigung durch die Post, so sind dieselben hierauf besonders aufmerksam zu machen. Wegen der Benachrichtigung über die Ankunft der Güter, welche für einen in Konkurs gerathenen Empfänger bestimmt sind, vgl. § 52 Abs. 4 (Anm. 318 S. 377). Wenn eine besondere Art der Benachrichtigung verlangt wird, so ist folgende Erklärung abzugeben: „Die Güterabfertigungsstelle zu (Stationsname) ermächtige ich hierdurch, die Benachrichtigung über die Ankunft der an meine Adresse gerichteten Güter mir durch besonderen Boten (oder durch die Post, durch Eilboten oder durch Telegramm) zuzusenden und mache ich mich zur Zahlung der dadurch entstehenden Auslagen verbindlich." Die Kosten der Benachrichtigung (Telegrammgebühr, Botenlohn, Postporto zc.) sind auf das Benachrichtigungsschreiben

und den Frachtbrief zu setzen und bei Einlösung der Güter von dem Empfänger einzuziehen.

Vergl. noch wegen der Benachrichtigung über die Ankunft der unter Zoll- oder Steuer-Kontrole stehenden Güter: Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 12, 13; und durch Fernsprecher: Abs. 15 l. c.

[§ 68. Abs. 2. Satz 1.]

[230]) Abs. 2 Satz 1 schreibt den Bahnen für die Avisirung und Zuführung von Eilgütern besondere Fristen vor, während für gewöhnliche Güter bestimmte Avisirungs- und Zuführungsfristen in der Verk.-Ordn. nicht festgesetzt sind (s. Abs. 1). Die Avisirungsfrist beträgt 2 Stunden, die Zuführungsfrist 6 Stunden. Doch sind auch hier von der Benachrichtigung bahnlagernde, zuzuführende und solche Eilgüter ausgenommen, deren Avisirung verboten ist. Bei diesen unterbleibt, wie bei gewöhnlichem Frachtgut (§ 68 Abs. 1 Satz 3), die Avisirung. Und ebenso findet auf abzuholende Eilgüter die sechsstündige Zuführungsfrist keine Anwendung. Die bezeichneten kurzen Fristen bilden für Eilgüter die Regel, „sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen." Es sind vornehmlich außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, Güteranhäufungen, Elementarereignisse ꝛc. gemeint. (Epstein S. 85. Ruckdeschel S. 137.) Die Bahnverwaltung wird in jedem Einzelfalle das Vorliegen solcher Verhältnisse beweisen und der Richter eventuell darüber entscheiden müssen. Denn daß den Bahnen eine generelle Verlängerung der Fristen nach Analogie des § 63 Abs. 3 Ziff. 2 gestattet sei, kann Mangels einer besonderen Vorschrift nicht angenommen werden. — Liegt aber ein solcher Ausnahmefall nicht vor, so sind, wie das Wort „binnen" andeutet, jene Fristen als Maximalfristen anzusehen, innerhalb deren die Avisirung bezw. Zuführung bewirkt sein muß, und zwar lediglich von der Ankunft, nicht von der Bereitstellung an gerechnet, und selbst dann, wenn die Lieferfrist noch nicht abgelaufen ist. (Schott S. 353)

[§ 68. Abs. 2. Satz 2 u. 3.]

[231]) Abs. 2 Satz 2 enthält in Rücksicht auf die üblichen Geschäftsstunden und Abfertigungszeiten eine weitere Ausnahme von der Regel des ersten Satzes. Die in diesem bezeichneten Fristen sind zwar nicht verlängert, aber sie ruhen, und zwar an Sonn- und Festtagen (Anm. 229 S. 282) von 12 Uhr Mittags, an Werktagen von 6 Uhr Abends bis zum Anfang der Dienststunden des folgenden Tages. Die Bahn ist während dieser Ruhezeiten zur Avisirung und Zuführung werder verpflichtet noch befugt. Die Lieferfrist (§ 63) wird aber durch diese Festsetzungen über die Avisirungs- und Zuführungsfrist bei Eilgut — wie Satz 3 ausdrücklich hervorhebt — nicht berührt, bezw. nicht verlängert (Ruckdeschel S. 138), d. h. die Bahn kann sich, wenn inzwischen der Lauf der Lieferfrist beendet ist, auf die im Abs. 2 bestimmten Ruhezeiten nicht berufen.

[§ 68. Abs. 3. Satz 1.]

[232]) Abs. 3, 4 u. 5 behandeln das Institut der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer und stehen insofern mit einander in engem Zusammenhange, als Abs. 3 den Eisenbahnverwaltungen generell das Recht einräumt, das An- und Abfahren der Güter durch besondere Rollfuhrunternehmer besorgen zu lassen, während Abs. 4 Bestimmungen für den Fall trifft, daß eine derartige Einrichtung für Güter, deren Bestimmungsort nicht an

der Eisenbahn gelegen oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Station ist, nicht getroffen ist, und endlich Abs. 5 es den Empfängern freistellt, sich die Selbstabholung ausdrücklich vorzubehalten, falls nicht diese Befugniß zur Selbstabholung durch die Bahnverwaltung mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde im allgemeinen Verkehrsinteresse beschränkt oder aufgehoben ist (s. Thöl, III, § 68 S. 140 Anm. 5. Schott S. 353 und Anm. 9. Endemann, R. d. Eisenb., S. 603).

Abs. 3 hat den Zweck, das Institut der Rollfuhrunternehmer, welches sich namentlich in größeren Städten und bei entfernt vom Stationsort belegenen Bahnhöfen als dringendes Verkehrsbedürfniß herausgestellt und entwickelt hatte, bestimmten Regeln zu unterwerfen und dadurch die Unsicherheit, welche hinsichtlich der Befugniß der Verwaltungen zur Bestellung derartiger Rollfuhrunternehmer und ihrer rechtlichen Stellung zur Verwaltung und zum Publikum bestand, zu beseitigen. Wenngleich beim Bahntransport das Gut an sich Holgut ist, d. h. die Transportpflicht am Bahnhofe endet und das Gut von dort seitens des Empfängers abgeholt werden muß, so ist doch nach Satz 1 die Eisenbahn befugt, Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter zu bestellen.

Was diese Befugniß der Verwaltung anlangt, so ist dieselbe im Abs. 3 Satz 1 ganz allgemein anerkannt. Die Einrichtung ist an sich an eine Genehmigung der Aufsichtsbehörde nicht gebunden, sondern lediglich von dem Ermessen der Verwaltung abhängig. Es ist nur eine Befugniß, nicht eine Pflicht derselben. „Wo die Verwaltung (sc. der abliefernden Bahn) es für angemessen erachtet", sei es in Rücksicht auf die lokalen und Verkehrsverhältnisse behufs prompter und regelmäßiger Abholung der Güter, zur Entlastung der Gütermagazine ꝛc., kann sie diese Veranstaltung treffen und wird präsumtiv die Zustimmung des Absenders und Empfängers angenommen. Nur dadurch (Abs. 5), daß der Empfänger sich ausdrücklich schriftlich die Selbstabholung ꝛc. vorbehält, ist die Befugniß der Verwaltung zur Zuführung der Güter beschränkt, dieselbe in der Regel eine nur fakultative. Indeß kann dieses Recht des Empfängers zur Selbstabholung im allgemeinen Verkehrsinteresse von der Eisenbahn beschränkt oder aufgehoben, mithin die Zuführung durch die bahnamtlich bestellten Rollfuhrunternehmer obligatorisch gemacht werden. Dies darf jedoch nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde geschehen (s. Abs. 5). In diesem Falle ist also auf einen Vorbehalt der Selbstabholung nicht zu rücksichtigen. Das Reichs-Eisenbahnamt empfiehlt übrigens den Bahnen zur Bequemlichkeit des Publikums überall dort, wo Rollfuhren eingerichtet sind, und solche auch die Anfuhr (aus der Behausung der Absender nach den Bahnhöfen) bewirken, durch periodische Bekanntmachungen oder kurze Notizen in den Lokalblättern auf die Art und Weise, wie Eisenbahn-Versandtgüter zur Abholung aus der Behausung der Absender anzumelden sind, hinzuweisen. (Erlaß des R.-E.-A. vom 22. Dezember 1874 Nr. 7951.)

Unter „Rollfuhrunternehmer" sind, wie der Ausdruck „Unternehmer" erkennen läßt, selbstständige Gewerbetreibende bezw. „Frachtführer" gemeint, nicht Bedienstete der Bahn; ferner unter „Stationsort" wohl im

llgemeinen der kommunale Bezirk, zu welchem die Station (Haltestelle ꝛc.) ehört. Indeß wird bei der häufig aus technischen Gründen vom eigentlichen erkehrscentrum entfernten Lage der Bahnhöfe die genaue Bestimmung der renzen dem Ermessen der Bahnverwaltung anheimgestellt bleiben müssen, esgleichen auch die der „seitwärts belegenen Ortschaften“ (vgl. Art. 430 des .=G.=B., § 76 Abs. 2 Verk.=Ordn.)

§ 68. Abs. 3. Satz 2.

323) Was sodann die Haftpflicht der Eisenbahn für die von ihr be= ellten Rollfuhrunternehmer anlangt, so bestimmt Satz 2, daß dieselben als eute der Eisenbahn im Sinne des § 9 der Verk.=Ordn. gelten. Es darf doch, wie bereits oben bemerkt, hieraus nicht gefolgert werden, daß der bahn= mtliche Rollfuhrunternehmer zu den Bediensteten oder Leuten der Bahnverwal= ung im Sinne des § 9 gehört. Derselbe ist vielmehr ein selbstständiger Fracht= ihrer, der als solcher den ursprünglichen Transport bis zur Behausung des Em= fängers fortsetzt und in den von der Bahn (und ihren Vorbahnen) übernom= ienen Transport bezw. Frachtvertrag gemäß Art. 401 eintritt. Es wäre daher orrekter gewesen, in Abs. 3 des § 68 nicht auf § 9 der Verk.=Ordn. (bezw. Art. 400 .=G.=B.), sondern auf Art. 401 des H.=G.=B. Bezug zu nehmen. Daß der Rollfuhrunternehmer die selbstständige Stellung eines nachfolgenden Fracht= ührers besitzt, ergiebt sich einerseits aus der Fassung des Abs. 3 und den ewählten Ausdrücken, andererseits aber auch daraus, daß der Rollfuhr= nternehmer gemäß Abs. 7 des § 68 den Frachtbrief auszulösen, sowie über en Empfang des Gutes zu quittiren hat und nunmehr auf Grund dieses ursprünglichen Frachtbriefes bezw. Frachtvertrages den Transport bis zur Behausung des Empfängers beendet. Allerdings ist es in Hinsicht der Haf= ung der Bahn für den Rollfuhrunternehmer gegenüber dem Empfänger ohne Belang, ob auf Art 400 (§ 9 Verk.=Ordn.) oder Art. 401 Bezug ge= ommen wird, da nach beiden Artikeln die Bahn dem Empfänger für die ur Ausführung des übernommenen Transports benutzten Personen in gleichem Umfange haftet. Dagegen ist der Unterschied wesentlich, wenn es ich um die Frage handelt, ob der Rollfuhrunternehmer dem Empfänger direkt aus dem qu. Transporte haftet. Denn wäre der Fuhrunternehmer ur als ein Bediensteter der Bahn nach Art. 400 H.=G.=B. § 9 Verk.=Ord. u betrachten, so stände er mit dem Empfänger in keinem Vertragsverhält= nisse und würde ihm aus dem Frachtvertrage an sich nicht haftbar sein. Wird er dagegen — wie für zutreffend erachtet werden muß — als ein der Bahn nachfolgender Frachtführer angesehen, welchem diese das Gut nebst Frachtbrief zum Weitertransport übergiebt, so tritt er gemäß Art. 401 Abs. 2 n den Frachtvertrag ein und wird dem Empfänger für alle Verbindlichkeiten us demselben unmittelbar verhaftet. Aus Art. 401 folgt also:

1. Einerseits haftet die Bahn für den von ihr gemäß § 68 Abs. 3 be= sonders bestellten Rollfuhrunternehmer dem Empfänger gemäß Art. 400 bezw. Art. 401 Alin. 1 H.=G.=B. (§ 9 Verk.=Ord.)

2. Andererseits haftet der so bestellte Rollfuhrunternehmer dem Em= pfänger aber auch direkt und selbstständig, und zwar für den ganzen Transport einschließlich desjenigen der vorangehenden Bahnen nach

Inhalt des Frachtbriefs gemäß Art. 401 Abs. 2 H.-G.-B. (W. Koch S. 55. Wolff § 5. Puchelt II S. 505. Striethorst, Bd. 58 S. 21. Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 7. S. 99.)

Diese Konsequenzen treten jedoch auf Grund der Verk.-Ord. § 68 Abs. 3 ohne Weiteres nur ein, wenn die Bahnverwaltung von der ihr nach Abs. 3 zustehenden Befugniß Gebrauch macht und besondere Rollfuhrunternehmer bestellt hat. Hat sie aber eine derartige allgemeine Einrichtung nicht getroffen, so richtet sich die Haftpflicht darnach, ob die Eisenbahn nach Maßgabe des konkreten Frachtvertrages den Transport bis zur Behausung des Empfängers ausdrücklich übernommen oder der Rollfuhrunternehmer den Transport im Auftrage bezw. in Vertretung des Empfängers ausgeführt hat.

§ 68. Abs. 4

[324]) Abs. 4 trifft Bestimmung für den Fall, daß für Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Station ist, Einrichtungen zum Weitertransport (s. Abs. 3 Anm. 322) verwaltungsseitig nicht getroffen sind. Es können alsdann zwei Fälle eintreten: 1) Der Absender bezw. Empfänger hat wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter Verfügung getroffen. Alsdann hat die Eisenbahn dieser — wenn ordnungsmäßig ertheilten — Verfügung zu entsprechen. Weichen die Verfügungen des Absenders und Empfängers über die mit der Weiterbeförderung zu beauftragende Mittelsperson (Rollfuhr-Unternehmer oder Spediteur) von einander ab, so ist die Verfügung des Absenders zu befolgen, vorausgesetzt, daß dieselbe vor Einlösung des Frachtbriefs durch den Empfänger getroffen ist. (Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 12.) 2) Es ist keine Verfügung getroffen; in diesem Falle ist die Eisenbahn verpflichtet, entweder den Empfänger nach Maßgabe der Bestimmungen der Abs. 1 u. 2 zu benachrichtigen oder die Güter mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Absenders weiter befördern zu lassen. Es braucht auf solche Verfügungen nicht länger, als bis zum Ablauf der bestimmungsmäßigen Abholungsfrist gewartet zu werden. (Thöl III S. 138 Nr. 4. Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 12.) Die Eisenbahn hat alsdann zwischen Benachrichtigung des Absenders und Weiterbeförderung durch einen Spediteur 2c. auf Kosten des Absenders die Wahl. Letzteres ergiebt sich aus der Bestimmung des § 76 Abs. 1, 2, Verk.-Ord. von selbst. Denn, wenn nach letzterem der Eisenbahn für den Schlußtheil des Transports die Verpflichtungen eines Spediteurs obliegen, so folgt daraus auch ihre Berechtigung, in geeigneter Weise, also mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit, die Fortsetzung des Transports bis zum Bestimmungsort herbeizuführen. In diesem Falle können auch die Worte „auf Gefahr und Kosten des Absenders" nur so verstanden werden, daß die Eisenbahn immerhin die Pflichten eines Spediteurs gemäß Art. 380 f. H.-G.-B. zu tragen hat (vgl. Thöl III S. 138, Schott S. 511).

§ 68. Abs. 5. Satz 1.

[325]) Satz 1 des Abs. 5 bestimmt, daß der Empfänger an sich nicht verpflichtet ist, sich der bahnamtlichen Abfuhr zu bedienen, außer im Falle des § 68, Abs. 5, Satz 2 (Anm. 326), aber er muß bei Selbstabholung oder Abholung durch andere als die bahnamtlichen Fuhrunternehmer dies der Güterabfertigungsstelle 2c. der Empfangsstation rechtzeitig vorher, jedenfalls noch

vor der Ankunft des Gutes, anzeigen, und zwar schriftlich und auf Erfordern derselben unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift. Für die Abholung durch andere Rollfuhrunternehmer schreiben die Allg. Abf.-Vorschr. § 49 Abs. 10, eine bestimmte Form der Anzeige vor und setzen fest, daß diesen auch die Avise zuzustellen sind. Die Anzeige kann sich generell auf alle für den betr. Empfänger ankommenden Güter beziehen oder speziell auf den einzelnen Fall. Abs. 10 a. a. O. bestimmt: Die Benachrichtigungen für Empfänger, welche schriftlich ein für alle Mal oder für den einzelnen Fall einen Andern zur Empfangnahme der für sie ankommenden Güter bevollmächtigt haben, werden nicht dem Empfänger, sondern dem zur Abnahme Bevollmächtigten zugestellt. Die in diesem Falle von dem Empfänger auszustellende Erklärung hat zu lauten:

> „Ich ꝛc. zeige der Güterabfertigungsstelle (Stationsname) hiermit an, daß ich den N. N. zur Empfangnahme der für mich ankommenden Güter und der Benachrichtigungen sowie zur Quittungsleistung bevollmächtigt habe.
>
> (Ort, Datum, Name, Stand und Wohnung)."

Die Stempelpflicht dieser Vollmachten bestimmt sich nach Maßgabe der einzelnen Landesrechte; für das Gebiet des Preuß. Staates s. die bes. Zus.-Best. f. d. preuß. Staatsb. Ziff. III z. Abs. 10 der Allg. Abf.-Vorschr.

Zeigt der Empfänger seine Disposition nicht rechtzeitig und in der vorgeschriebenen Form an, so braucht seine Anzeige nicht berücksichtigt zu werden und muß er die Kosten der bahnamtlichen Abfuhr tragen, während ihm bei Nichtberücksichtigung einer vorschriftsmäßigen Anzeige die Bahn für die etwa daraus entstehenden Mehrkosten und sonstigen Schäden verhaftet ist.

[326]) Satz 2 Abs. 5 bestimmt, daß die bahnamtliche Abfuhr auch obligatorisch gemacht werden kann, derartig, daß die im Satz 1 dem Empfänger unter gewissen Formen freigestellte Selbstabholung oder Abholung durch andere, als die von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer, beschränkt oder auch aufgehoben wird. (Thöl III § 68 S. 140 und Anm. 4, Schott S. 353, Endemann, R. d. Eisenb. S. 610.) „Beschränkt" heißt, wenn die Selbstabholung ꝛc. nur zeitlich an gewissen Tagen, Stunden, für einzelne Züge oder räumlich von bestimmten Theilen des Bahnhofes, von einzelnen Magazinen ꝛc. nachgelassen wird; — „aufgehoben", wenn sie gänzlich untersagt ist. Dies darf jedoch seitens der Bahnverwaltung nur angeordnet werden im allgemeinen Verkehrsinteresse. Die Aufsichtsbehörde entscheidet darüber, ebenso ob nur Beschränkung oder gänzliche Aufhebung stattfinden soll und für welche Dauer (s. über einzelne Fälle der Einführung obligatorischer Güterbestätterung: Fleck, Eisenb.-Betr.-Regl. S. 302c). Das Interesse muß ein allgemeines sein, z. B. drohende Stauung der Güter, Gefährlichkeit der Selbstabholung durch Rangirbewegungen ꝛc., nicht aber privater Natur, z. B. Konkurrenzrücksichten, Begünstigung einzelner Fuhrunternehmer ꝛc. (Ruckdeschel S. 134). § 68. Abs. 5. Satz 2.

[327]) Abs. 6 schließt die Selbstabholung für diejenigen Güter aus, welche nach zoll- oder steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach § 68. Abs. 6.

Packhöfen oder Niederlagen der Zoll- und Steuerverwaltung gefahren werden müssen (Thöl III S. 141, Schott S. 353, Endemann, R. d. Eisenb. 610). Es bedarf für diesen Fall also nicht — wie in dem des Abs. 5 Satz 2 — einer besonderen Anordnung der Bahnverwaltung mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Vielmehr ist die Selbstabholung stets und durch die Verk.-Ord. selbst definitiv ausgeschlossen, diese Bestimmung also sowohl für die Bahnen, wie für das Publikum obligatorisch. Der Zweck dieser Vorschrift ist, die Umgehung der zoll- und steueramtlichen Vorschriften dadurch zu verhüten, daß das Gut bis zur Uebergabe an die Steuerverwaltung ꝛc. von der Bahn nicht aus den Händen gegeben wird. Daher folgt auch aus Abs. 6 nur, daß die Selbstabholung von den Bahnmagazinen ꝛc. bis zur Ueberführung in die Packhöfe oder steuer- und zollamtlichen Niederlagen ausgeschlossen ist. Von dort aber bis zur Behausung des Empfängers können nach beendeter steueramtlicher Abfertigung die fakultativen Vorschriften des Abs. 5 wieder Anwendung finden. Denn nur die Selbstzuführung zu den Lokalen ꝛc. der Zoll- und Steuerverwaltung ist durch Abs. 6 ausgeschlossen.

Der obligatorische Ausschluß der Selbstabholung greift nicht nur Platz, wenn die Ueberführung in die Steuerlokale „nach steueramtlichen Vorschriften" geboten, sondern auch, wenn sie „aus anderen Gründen" erfolgen muß. Welcher Art diese Gründe sind, ist nicht angegeben. Indeß ist aus dem Worte „müssen" zu entnehmen, daß der Ausschluß nicht beliebig, sondern nur aus zwingenden, der steueramtlichen Behandlung analogen Gründen geschehen darf, also z. B. zu staatlich angeordneten (gerichtlich ꝛc.), statistischen Zwecken oder aus sonstigen, polizeilichen, sanitären ꝛc. Rücksichten oder Kontrolmaßregeln, und nur nach Packhöfen, Zoll- und Steuerniederlagen, nicht auch nach anderen Orten. Ruckdeschel (S. 134) rechnet dahin z. B. den Transport des Gutes zu städtischen Niederlagen behufs Erhebung der städtischen Gefälle.

§ 68. Abs. 7. Satz 1 u. 2. [328]) s. § 66 Anm. 311 S. 364—366.

§ 68. Abs. 7. Satz 3. [329]) s. § 66 Anm. 311 S. 365, 366.

§ 68. Abs. 8. Satz 1. [330]) Satz 1 des Abs. 8 spricht den Grundsatz aus, daß der Empfänger berechtigt ist, bei der Auslieferung von Gütern an ihn deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Der Empfänger hat das Recht, nicht die Pflicht. „Eine Verpflichtung des Empfängers, der von ihm verlangten Nachwägung von Gütern (§ 59 Abs. 11) persönlich oder durch einen Bevollmächtigten beizuwohnen, besteht nicht. (Schreiben d. R.-E.-A. vom 12. April 1881 Nr. 3116; Erl. d. Preuß. Minist. d. öffentl. Arb. vom 23. Mai 1881, II. b. T. 3042.) Macht der Empfänger also von seinem Rechte keinen Gebrauch und weiß er sich auf anderem Wege die erforderlichen Beweismittel für das Gewicht des Gutes bei beendetem Transporte zu sichern, so erleidet dadurch seine Rechtslage keine Veränderung. Die Bahn kann aus der Nichtausübung des Rechts einen Einwand nicht herleiten, besitzt aber auch ihrerseits die Befugniß, eine Nachwägung des Gutes in Gegenwart des Empfängers zu veranlassen (s. § 53 Abs. 3, 4 (Anm 204, 205 S. 257, 258). Mit Rücksicht auf Art. 408 H.-G.-B. § 90 Abs. 1 u. 2 Ziff. 4 Verk.-

Ord. erschien es aber um so nothwendiger, dem Empfänger diese Befugniß zu gewähren, als eine spätere Nachwiegung ihn dem schwer zu widerlegenden Einwande der Bahn aussetzt, das Gewichtsmanko sei erst nach der Auslieferung, entweder auf dem Transporte bis in die Behausung oder auf den Lagerräumen 2c. des Empfängers entstanden. Durch eine vor der Auslieferung bahnseitig bewirkte Nachwägung wird diesem Einwande vorgebeugt und für den Empfänger ein sicherer Beweis über das Gewicht des Gutes bei beendetem Transport geschaffen. (Epstein S. 86, Ruckdeschel S. 139.) Andererseits mußte dieses Recht des Empfängers auf Nachwägung doch durch den Satz 2 (Anm. 331) insofern eingeschränkt werden, als die Bahneinrichtungen für eine Nachwägung aller Güter nicht überall ausreichen. Der Empfänger darf das Recht, Nachwägung zu verlangen, nur „bei der Auslieferung der Güter" (an ihn bezw. seinen Bevollmächtigten) verlangen; also weder vor beendetem Transporte, noch nach bereits erfolgter Auslieferung. Er kann ferner verlangen, daß die Nachwäguug in seiner (bezw seiner Bevollmächtigten) Gegenwart vor sich geht; ihm also auch der Zutritt zu den Wiegeräumen gestattet wird, und zwar „auf dem Bahnhofe". Daraus ist jedoch nicht zu folgern, daß etwa bei bahnamtlicher Zuführung der Empfänger das Nachwägerecht nicht ausüben dürfe, die Bahnverwaltung ist vielmehr alsdann verpflichtet, das Gut bei der Behausung des Empfängers wiegen oder event. zu diesem Behufe auf den Bahnhof zurückschaffen zu lassen (Ruckdeschel S. 139). Im Uebrigen ist bei Gewichtsprüfungen auf der Empfangsstation in gleicher Weise zu verfahren, wie bei Gewichtsprüfungen auf der Versandstation (s. Verk.-Ord. § 53 Abs. 3 Anm. 204 S. 257 ff. und Allg. Abf.-Vorschr. § 25 u. § 50 Abs. 10, 11)

[331]) Wie bereits in der vorangehenden Anm. 330 angedeutet, mußte das Recht des Empfängers auf Nachwägung insofern gewisse Einschränkungen erfahren, als auf die Bahneinrichtung, welche für eine Nachwägung aller Güter häufig nicht ausreicht, Rücksicht zu nehmen war. Es galt daher, das bezügliche Recht der Empfänger und die Pflicht der Bahnen in thunlichste Uebereinstimmung zu bringen. Deshalb bestimmt Satz 2, daß nur bei Stückgütern die Bahn dem Verlangen des Empfängers auf dem Bahnhofe stets entsprechen muß, dagegen bei Wagenladungsgütern nur insoweit, als die vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen. Die Entscheidung darüber, liegt, Mangels besonderer Vorschrift, der Bahnverwaltung ob, zumal dies theils von technischen Fragen (Tragkraft der Waage) theils von dem jedesmaligen Güterandrange abhängt. Indeß bleibt dem Empfänger der Weg der Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde. *§ 68. Abs. 3 Satz 2.*

Für besonders verlangte Gewichtsermittelung, Feststellung der Stückzahl, des Eigengewichts der Eisenbahnwagen werden tarifarisch bestimmte Gebühren erhoben (Allg. Zus.-Best. III, IV z. § 68 Verk.-Ord. s. S. 376).

[332]) Damit jedoch der Mangel ausreichender Wägevorrichtungen (s. Satz 2 Anm. 331) den Empfänger von Wagenladungsgütern seines Nachwägerechts nicht verlustig mache, verordnet Satz 3, daß es ihm für diesen Fall überlassen bleibt, die Verwieguug da, wo derartige Wägevorrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines von der Eisenbahn *§ 68. Abs. 3. Satz 3.*

zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen. (Vgl. Allg. Abf.-Vorschr. § 25 Abs. 11, 12 u. § 50 Abs. 11.) Voraussetzung dieses Rechts des Empfängers ist also der Mangel ausreichender Wägevorrichtungen. Wie das Wort „überlassen" andeutet, ist es alsdann lediglich Sache des Empfängers, die nächsten geeigneten Wägevorrichtungen ausfindig zu machen. Es müssen diejenigen sein, welche „am nächsten zur Verfügung stehen". Die Betheiligung bei entfernteren kann die Bahn ablehnen. Sind es aber die nächsten, so darf sich in Ermangelung einer einschränkenden Bestimmung die Bahn der Betheiligung selbst dann nicht entziehen, wenn die Entfernung von der Station für sie mit Unzuträglichkeiten verknüpft ist, wiewohl auch hierbei die bona fides und der vernünftige Verkehrswille eine angemessene Grenze ziehen wird. Ueberdies bildet die Bestimmung des Satzes 4 (Anm. 333) über die Kostentragung ein gewisses Korrektiv zum Schutze der Bahn gegen übermäßige Ansprüche und endlich braucht der „dazu von der Eisenbahnverwaltung zu bestellende Bevollmächtigte" nicht gerade ein Beamter zu sein. Vielmehr kann die Bahn irgend einen Dritten bei der nächstbelegenen Wiegestelle ein für allemal zu diesem Behufe bestellen. Nur muß der Bestellte ermächtigt sein, im Namen der Bahn das Verwiegungsresultat anzuerkennen. Lehnt ohne Grund die Bahn die Betheiligung ab, so knüpft Satz 3 daran zwar nicht — als Folge der Kontumaz — das Anerkenntniß der Richtigkeit der Verwiegung, aber sie wird — abgesehen von Aufsichtsstrafen — alle Folgen ihrer Nichtbetheiligung zu tragen haben, z. B. die der Annahmeverweigerung, alle Kosten etwaiger nochmaliger Verwiegung, amtlicher Feststellung, der Erschwerung des dem Empfänger obliegenden Beweises 2c.

Das Resultat der Nachwiegung ist amtlich zu bescheinigen. Die Nachwiegung und amtliche Gewichtsbescheinigung wird übrigens auf Verlangen des Empfängers auch in dem Falle nicht versagt werden dürfen, wenn Theile der Frachtbriefsendungen fehlen oder das Frachtgut beschädigt ist. Nur hat sich die Bescheinigung lediglich auf das Faktum der Gewichtsermittelung, nicht auf die Ursachen des etwa ermittelten Mankos zu erstrecken. (Allg. Abf.-Vorschr. § 50 Abs. 10.)

§ 68. Abs. 8 Satz 4. [333]) Satz 4 und 5 regeln die Tragung der Kosten im Falle der Nachwiegung, und zwar gleichmäßig sowohl für Kollogüter, wie für Wagenladungsgüter. Die Kostenlast ist derartig vertheilt, daß sie getragen wird: a) vom Empfänger, wenn kein von der Eisenbahn zu vertretendes Manko (Satz 4), b) von der Eisenbahn, wenn ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Manko (Satz 5) vorliegt. Ergiebt die Nachwiegung kein von der Eisenbahn zu vertretendes Mindergewicht, so hat gemäß Satz 4 der Empfänger die Kosten zu tragen. Entscheidend ist mithin nicht, daß sich überhaupt ein Gewichtsmanko ergiebt, sondern daß dies ein bahnseitig zu vertretendes Gewichtsmanko ist. Wenn also auch die Behauptung des Empfängers, daß ein Manko vorhanden sei, richtig ist, so hat er doch die Kosten zu tragen, wenn das Manko ein solches ist, welches die Eisenbahn nicht zu vertreten hat. (Vgl. z. B. H.-G.-B. Art. 424 Nr. 1, 2 und 4. Art. 426. Verk.-Ord. §§ 77, 78.) Der Empfänger wird darnach, wenn er nicht kostenpflichtig werden will, vorher zu prüfen haben, ob das Manko ein bahn-

seitig zu vertretendes ist. Daß ihn dies in der Ausübung seines Wiegerechts beschränkt, ist nicht zu verkennen. Denn er kann bei der Auslieferung gewöhnlich noch nicht wissen, welche die Vertretung aufhebenden Einreden die Bahn ihm etwa entgegensetzen wird (z. B. höhere Gewalt, Verschulden des Absenders rc.)

Die Kosten bestehen 1) in den gesammten, durch die Verwiegung entstandenen Aufwendungen, — insbesondere Beförderung von und zur Waage, Auf- und Abladen, Gebühren für die Benutzung der Wageeinrichtungen — welche in der Regel tarifmäßig festgesetzt sind (s. Allg. Zus.-Best. III, IV z. § 68 Verk.-Ord. S. 376) und 2) in der Entschädigung für den Bahnbevollmächtigten, falls ein solcher von der Bahn „etwa bestellt ist" — was nur im Falle des Satzes 3 (Anm. 332) erforderlich ist. Hierher gehören Stellvertretungs-, Zehrungs-, Reise- rc. Kosten.

[334]) Ist dagen ein von der Bahn zu vertretendes Gewichtsmanko konstatirt und hat die Bahn auch nicht vorher — was die Forderung der Verwiegung als eine überflüssige erscheinen läßt — das Manko anerkannt, so hat nach Satz 5 sie „dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten". Es sind dies, wie der Ausdruck ergiebt, gleichfalls nicht blos die von ihm etwa verauslagten Wiegekosten, sondern auch alle anderen damit zusammenhängenden Auslagen und Spesen, insbesondere Kosten für den Transport zur Waage, für das Begleitpersonal, Auf- und Abladen rc. (Vgl. Ruckdeschel S. 139.) Schadensansprüche aus der dadurch entstandenen Versäumniß gehören aber nicht hierher. § 68. Abs. 8. Satz 5.

§ 69.

Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter.[335])

(1) Die tarifmäßig durch die Eisenbahn auszuladenden Güter sind binnen der im Tarif festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung beziehungsweise Empfang (vergl. § 68 Absatz 1 in Verbindung mit § 63 Absatz 4) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.[336])

(2) Die Fristen, binnen welcher die von dem Empfänger abzuladenden Güter durch denselben auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und sind, sofern sie für deren ganzes Gebiet gleichmäßig erlassen werden, durch den Tarif, anderenfalls auf jeder Station durch Aushang an den Abfertigungsstellen sowie durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.[337]) Erfolgt die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes durch die Post, so beginnen diese Fristen frühestens 3 Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post.

(3) Für bahnlagernd gestellte sowie für solche Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verbeten haben, beginnt der Lauf der im Absatz 1 und 2 erwähnten Fristen mit Ankunft des Gutes.[338]

I. (1) Die im Vorstehenden erwähnten Fristen, deren Dauer in den „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung (Theil II Abschnitt A)“ festgesetzt ist, beginnen:

1. bei telegraphischer oder telephonischer Benachrichtigung mit dem Zeitpunkt der Aufgabe,
2. bei Benachrichtigung durch die Post 3 Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post,
3. bei anderweiter Zustellung mit dem Zeitpunkte der Behändigung der Benachrichtigung,
4. wenn die Zustellung nicht möglich gewesen ist, mit der Ankunft des Gutes.

(2) Sind jedoch die zu entladenden Wagen nicht rechtzeitig bereit gestellt, so beginnt die Entladefrist erst mit dem Zeitpunkte dieser Bereitstellung.

(3) Für die Neuaufgabe beladener Wagen auf der Bestimmungsstation seitens des Empfängers zum Zweck der Weiterbeförderung ohne Umladung wird nur die einfache Entladefrist standgeldfrei gewährt; bei Ueberschreitung der letzteren wird das im Nebengebührentarif (Abschnitt C) festgesetzte Wagenstandgeld erhoben. In gleicher Weise wird bei Weitersendung seitens des Absenders verfahren; nur wird in diesem Falle die Entladefrist bereits von Eingang der Sendung, nicht erst von der etwa erfolgten Benachrichtigung des Empfängers ab berechnet.

(4) Sonn- und Festtage werden nicht mitgerechnet.[339] Der Lauf der Entladefristen (Absatz 2) ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender oder den Empfänger verzögert wird.[340] Seitens der letzteren ist die Dauer der Abfertigung nachzuweisen.

(5) Wer das Gut nicht innerhalb der in diesem Paragraphen erwähnten Fristen abnimmt, hat ein in den Tarifen festzusetzendes Lagergeld oder Wagenstandgeld zu bezahlen.[341] Auch ist die Eisenbahn berechtigt, die Ausladung der tarifmäßig vom Empfänger auszuladenden Güter auf dessen Gefahr und Kosten zu besorgen.[342]

II. Das Lager- und Wagenstandgeld wird nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifs (Abschnitt C) erhoben.

(6) Dagegen ist die Eisenbahn zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn das Gut auf Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung oder Abgabe bereit gestellt ist.[343])

(7) Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstandgelder und, wenn diese Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter, und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagsfristen im § 63 Absatz 3 Ziffer 2 gegebenen Vorschriften berechtigt.[344])

[335]) § 69 trifft in den Abs. 1—4 über die Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter Bestimmung, sodann in Abs. 5 und 6 über die Folgen, welche im Falle der nicht fristzeitigen Abnahme für den Empfänger und der nicht rechtzeitigen Bereitstellung des Gutes für die Eisenbahn eintreten, endlich im Abs. 7 über die Befugniß der Eisenbahn zur Erhöhung der Lager- und Wagenstandgelder, sowie Verkürzung der Ladefristen und Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit, wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird. § 69.

[336]) Abs. 1. regelt die Abnahmefrist für diejenigen Güter, welche tarifmäßig von der Eisenbahn (nicht vom Empfänger) auszuladen sind. Sie müssen binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit abgenommen werden. Maßgebend für die lagerzinsfreie Zeit ist also der Tarif. Die Frist muß im Tarife festgestellt sein. Nach Ablauf dieser Frist ist die Bahn befugt, Lagergeld zu erheben. (Vgl. § 69 Abs. 5 Verk.-Ord.) Als Minimalfrist gelten „24 Stunden nach Absendung bezw. Empfang (§ 68) der Benachrichtigung". Eine kürzere Frist darf selbst die Aufsichtsbehörde nur im Falle des § 69 Abs. 7 gewähren. Der Anfang dieser Frist ist mithin der Zeitpunkt der „Absendung bezw. des Empfanges der Benachrichtigung", d. i. des Avises. Es ist im Hinblick auf § 68 Abs. 1 „Absendung bezw. Empfang" gesagt, weil, wie oben S. 377 ff. des Näheren erörtert ist, der Zeitpunkt der erfolgten Avisirung verschieden angenommen wird, je nachdem dieselbe durch die Post oder auf andere Weise (Boten ꝛc.) bewirkt wird (§ 69 Abs. 2 Satz 2). — Vgl. über Dauer und Beginn der Frist: Allg. Zus.-Best. 1 z. § 69 Verk.-Ord. S. 358. Die Dauer der Frist soll nicht weniger als 24 Stunden betragen. Diese Frist a momento ad momentum gerechnet, d. h. strikte von der erfolgten Avisirung § 69 Abs. 1

ab, gleichviel ob in diese Frist auch Nicht-Geschäftsstunden fallen, also z. B. bei allen Güterabfertigungsstellen, welche keinen Nachtdienst haben, auch die Nachtstunden, denn es ist „Stunden“, nicht aber „Geschäftsstunden“ gesagt, wie e contrario kurz darauf in demselben Absatze. Damit ist allerdings in der Regel die Möglichkeit der Abholung auf einen Geschäftstag reduzirt; indeß ist dies unverkennbar die Absicht der Verk.-Ord. und diese Zeit für genügend erachtet. Eine Ausnahme bilden nur zwischenfallende Sonn- und Festtage insoweit sie in die lagerzinsfreie Zeit fallen (s. hierüber Abs. 4 Anm. 339). Unter den „vorgeschriebenen Geschäftsstunden“ sind die im § 56 Abs. 1 Verk.-Ord. bezeichneten „Dienststunden“ gemeint (Anm. 226 S. 280).

§ 69. Abs. 2. [337]) Abs. 2 regelt die Auslade- und Abholungsfrist für die vom Empfänger abzuladenden Güter. Dies sind in der Regel Wagenladungsgüter, nur ausnahmsweise auch Stückgüter. Für Güter dieser Art ist die Festsetzung der Auslade- und Abholungsfrist den besonderen Vorschriften jeder Bahnverwaltung überlassen. Aber eine Festsetzung der Fristen ist erforderlich. Es darf darüber nicht etwa bei jedem einzelnen Transport besonders paktirt werden. In Betreff der Bekanntmachung der Fristen wird unterschieden, ob die Festsetzung gleichmäßig für das ganze Gebiet oder verschieden für die einzelnen Stationen 2c. getroffen ist. Im ersteren Falle muß die Bekanntmachung durch den Tarif, im letzteren durch Aushang an den Abfertigungsstellen und Veröffentlichung in einem Lokalblatte erfolgen. Mangels besonderer Vorschrift sind nur die Geschäftsstunden (Expeditionszeiten), jedoch einschließlich der Mittagszeit, in die Fristen einzurechnen. (Erl. d. Min. d. öffentl. Arbeiten 24. Dezember 1880, II b. T 8854.) Sonn- und Festtage werden nicht mitgerechnet. (§ 69 Abs. 4 Verk.-Ord.) Vgl. im Uebrigen über die Dauer und Beginn der Fristen: Allg. Zus.-Best. I z. § 69 Verk.-Ord. (S. 388).

§ 69. Abs. 3. [338]) Die Bestimmung des Anfangs der Abholungsfrist in Abs. 1 u. 2 paßt für solche abzuholende Güter nicht, welche nicht avisirt werden, nämlich: 1. bahnlagernd gestellte Güter, 2. Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisirung verbeten haben (§ 68 Abs. 1 Satz 3). Für diese Güter ist daher durch Abs. 3 an Stelle der Absendung resp. des Empfanges des Avises als Anfangspunkt der Abholungszeit der Moment der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort gesetzt. Von diesem Momente ab werden gemäß Abs. 1 u. 2 die festgestellten Fristen berechnet. (Schott S. 352 Anm. 5.)

§ 69. Abs. 4. Satz 1. [339]) Abs. 4 Satz 1 steht im Einklang mit § 56 Abs. 3 (Thöl III S. 143. Schott S. 354). Doch bezieht sich die hier in Rede stehende Bestimmung auch auf Eilgut. Wenn im § 56 Abs. 3 vorgeschrieben ist, daß an Sonn- und Festtagen gewöhnliches Frachtgut dem Adressaten nicht verabfolgt wird, so gebot es die Billigkeit, diese Tage in die Abholungsfrist nicht mit einzurechnen. Doch ist nach der Absicht der Bestimmung anzunehmen, daß nur bei Berechnung der lagerzins- bezw. standgeldfreien Zeit die in diese zwischenfallenden Sonn- und Festtage nicht mitzurechnen sind, wohl aber bei Berechnung der nach Ablauf dieser Zeit eintretenden lagerzins- 2c. pflichtigen Verzögerung (so auch Fleck, Betr.-Regl. S. 312). Ist also die

lagerzins- 2c. freie Zeit bereits verstrichen, so kann für die Folgezeit und die Berechnung der darnach zu bemessenden Strafgelder der Empfänger 2c. nicht beanspruchen, daß nunmehr eintretende Sonn- und Festtage nicht mitgerechnet werden. (Erl. d. R.-E.-B.-A. 14. Jan. 1875 Nr. 9596 u. des Preuß. Hand.-Min. v. 9. Febr. 1876 II 1690 V 733.) Die Worte „nicht mitgerechnet" lassen erkennen, daß nur ein Ruhen des Fristenlaufes eintritt, d. h. der Lauf nicht vollständig und derartig unterbrochen wird, daß etwa die ganze Frist nach dem Sonn- und Festtage von Neuem zu laufen beginnt, sondern nur so, daß die Zeit vorher und nachher zusammengerechnet wird und nur die dazwischenfallenden Sonn- und Festtage hierbei unberücksichtigt bleiben. (A. M. Fleck a. a. O.) Ueber den Begriff der Sonn- und Festtage s. § 56 Abs. 3 Anm. 229 S. 282.

§ 69. Abs. 4. Satz 2. u. 3.

[340]) Die Bestimmungen der Sätze 2 u. 3 des Abs. 4, wonach der Lauf der Entladefristen für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung ruht, sofern diese nicht durch den Absender oder Empfänger verzögert wird, und letzterer die Dauer der Abfertigung nachzuweisen hat, fehlte dem alten Reglement und ist zu Gunsten des Empfängers neu hinzugefügt. Sie entspricht der Billigkeit und einer bei den meisten Bahnen bereits bestehenden Uebung. Wie der ausdrückliche Hinweis auf Abs. 2 erkennen läßt, ruht aber nur der Lauf der Fristen für die Entladung der vom Empfänger abzuladenden 2c. Güter (§ 69, Abs. 2); die Annahmefristen den eisenbahnseitig auszuladenden Güter (§ 69 Abs. 1) werden hiervon nicht berührt. Auch cessirt die Vergünstigung, wenn Verzug des Absenders oder Empfängers vorliegt.

§ 69. Abs. 5 Satz 1.

[341]) Abs. 5 u. 6 betreffen die Folgen verzögerter Abnahme bezw. Abholung des Gutes durch den Empfänger oder die Eisenbahn.

Abs. 5 hat die Verzögerung durch den Empfänger zum Gegenstande. Die Eisenbahn hat das Recht, die Abnahme des Gutes zu verlangen und zwar vom Empfänger (Adressaten), wenn dieser in den Frachtvertrag eingetreten ist (§ 66 Anm. 310), oder im Falle der Weigerung vom Absender. Erfolgt die Abnahme nicht, so bewirkt der Abnahmepflichtige, daß die Güter länger als erforderlich in den Lagerräumen oder Wagen der Bahn lagern müssen und hat dafür dieser gemäß Abs. 5 Satz 1 eine Entschädigung in Gestalt eines Lager- oder Wagenstandgeldes zu entrichten. Dasselbe hat nicht den Charakter einer Konventionalstrafe für schuldbare Versäumniß, sondern denjenigen einer Entschädigung für die längere Benutzung des Lagerraums bezw. Wagens (Miethe). Die Eisenbahn ist zur Erhebung berechtigt, aber nicht verpflichtet. Auch darf nicht gleichzeitig Lager- und Standgeld gefordert werden. Voraussetzung der Forderung ist gehörige Avisirung, Nichtabnahme innerhalb der vorgeschriebenen Frist, rechtzeitige und ordnungsmäßige Bereitstellung des Gutes seitens der Eisenbahn und Festsetzung des Lager- und Standgeldes in den Tarifen. (Allg. Zus.-Best. II z. § 69 S. 389.) Hierzu treten die Befugnisse der Eisenbahn aus § 70 Verk.-Ord. Denn die Bestimmung des Abs. 5 Satz 1 schließt die weitergehenden Befugnisse der Bahn im Falle nicht rechtzeitig bewirkter oder verweigerter Ab- oder Annahme gemäß § 70 Verk.-Ord. (Anm. 349 ff.) nicht aus; beide Vorschriften

ergänzen sich vielmehr. Im § 69 Abs. 5 ist in Rücksicht auf den Zweck und Inhalt dieses Paragraphen nur die eine Befugniß der Bahn zur Erhebung von Lager- oder Standgeld ausgesprochen, die anderen folgen aus § 70 in Verbindung mit Art. 407 H.-G.-B. Demgemäß läßt Abs. 5 es auch unentschieden, wer das Lager- oder Standgeld zu zahlen hat, der Empfänger oder Absender. Nimmt der Empfänger definitiv nicht ab, so hat der Versender für das auflaufende Lager- oder Standgeld einzutreten. Uebrigens ist unter „abnimmt" nicht blos die Abnahme bei Abholung, sondern auch bei Zuführung zu verstehen. Nimmt der Empfänger ein ihm bahnseitig zugeführtes Gut nicht ab und muß dasselbe in Folge dessen wieder in die Lagerräume der Bahn zurückgeführt und dort gelagert werden, so entsteht daraus gleichfalls die Lagergeldpflicht und es wird außerdem der Bahn das Recht auf Erstattung der Zu- und Zurückführungskosten nicht abgesprochen werden können.

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 2 bestimmen: Die Berechnung und Erhebung von Lagergeld für Stückgüter hat nach folgenden Grundsätzen zu erfolgen: a) Für Stückgüter, über deren Eingang der Empfänger Vormittags benachrichtigt wird, endet die lagerzinsfreie Zeit mit der Mittagsstunde des folgenden Tages. Das Lagergeld wird von Mittag zu Mittag berechnet. b) Für Stückgüter, über deren Eingang der Empfänger Nachmittags benachrichtigt wird, endet die lagerzinsfreie Zeit mit dem folgenden Tage. Das Lagergeld wird von Mitternacht zu Mitternacht berechnet. c) Erfolgt die Benachrichtigung des Empfängers an Sonn- oder Festtagen, so endet die lagerzinsfreie Zeit mit dem folgenden Werktage. d) Bei den bahnlagernd gestellten, sowie bei den Stückgütern derjenigen Empfänger, welche sich die Benachrichtigung schriftlich ein für alle Mal verbeten haben, tritt für die Berechnung der lagerzinsfreien Zeit an Stelle des Zeitpunktes der Benachrichtigung der Zeitpunkt des Eingangs der Güter. (Bes. Zus.-Best. der Preuß. Staatsb.: „Für Stückgüter kann die lagerzinsfreie Zeit bis auf 48 Stunden zu Gunsten derjenigen Güterempfänger verlängert werden, welche mehr als 7,5 km von der Station entfernt wohnen und ungünstige Kommunikationen oder Postanschlüsse von und nach derselben haben. Wenn durch die örtlichen Verhältnisse die rechtzeitige Abholung der Stückgüter besonders erschwert wird, so kann beim Vorhandensein ausreichenden Schuppenraumes ausnahmsweise von der Berechnung des Lagergeldes für Stückgüter selbst dann abgesehen werden, wenn die Abholung derselben wöchentlich nur zweimal in Zwischenräumen von 3 und 4 Tagen erfolgt. Die bezüglichen Ausnahmebestimmungen sind durch Aushang am Schalter bekannt zu machen.")

§ 69. Abs. 5. Satz 2.

[342]) Abs. 5 Satz 2 gewährt der Eisenbahn im Falle verzögerter Abnahme des Gutes durch den Empfänger — neben dem Rechte der Erhebung des tarifarischen Lager- oder Wagenstandgeldes (Satz 1 Anm 341) — noch außerdem die Befugniß, die Ausladung desjenigen Gutes, welches tarifmäßig vom Empfänger auszuladen ist, auf dessen Gefahr und Kosten zu besorgen. Entscheidend für diese Befugniß der Bahn ist also die tarifmäßige Verbindlichkeit des Empfängers, die Ausladung fristzeitig selbst

zu bewirken, und die Verletzung dieser Verbindlichkeit. Die Ausladungsfristen werden gemäß Abs. 2 (s. Anm. 337 S. 390) von jeder Verwaltung durch besondere Vorschriften festgesetzt. Werden diese Fristen nicht eingehalten, so darf die Empfangsbahn die Ausladung auf Kosten und Gefahr des Empfängers vornehmen und hat von diesem Zeitpunkte an nicht mehr mit der strengen Haftpflicht des Art. 395 H.-G.-B. § 75 Verk.-Ord., sondern nur noch als Verwahrer (ex deposito) für das Gut zu haften 2c. Die Eisenbahn ist aber zu dieser Maßnahme nur „berechtigt", nicht verpflichtet. Sie kann daher nach ihrer Wahl entweder ausladen und das Entladene bei sich lagern lassen und dafür ein Lagergeld erheben oder sich der weiteren Fürsorge in Gemäßheit des § 70 Abs. 2 Satz 2 entziehen. Es steht ihr aber auch das Recht zu, die Wagen über die vorgeschriebene Frist weiter zur Disposition des Empfängers bezw. Absenders zu lassen und dafür, sowie für die bereits vorangegangene Säumniß gemäß Abs. 5 Satz 1 Wagenstandgeld bis zur Ausladung durch denselben einzuziehen.

§ 69. Abs. 6.

[343]) Abs. 6 regelt die Folgen der nicht rechtzeitigen Bereitstellung des angekommenen und avisirten Gutes Seitens der Eisenbahn. Wie einerseits der Empfänger im Falle des Abnahmeverzuges gemäß Abs. 5 der Eisenbahn durch Zahlung von Lager- oder Wagenstandgeld entschädigungspflichtig wird, so wird andererseits diese dem Empfänger durch Verzug in der Bereitstellung des Gutes ersatzpflichtig. Diese Ersatzpflicht der Eisenbahn folgt aus ihrer dem Inhalte des Frachtvertrages entspringenden Obliegenheit, die Güter — Stück- und Wagenladungsgüter — nach der Ankunft und Avisirung abnahmebereit zu stellen. Voraussetzungen dieser Ersatzpflicht sind: 1. daß ein Gut auf Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft, d. h. also ein bereits avisirtes Gut nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung oder Abgabe bereit gestellt ist, 2. daß durch die zwar rechtzeitige, aber vergeblich versuchte Abholung des Gutes dem Empfänger nachweisbare Kosten erwachsen sind.

Ad 1 handelt es sich nur um ein bereits avisirtes Gut. Ist das Gut noch nicht avisirt, so ist also in der Regel die Bahn für vergebliche Abholung nicht ersatzpflichtig. Indeß werden hiervon doch diejenigen Fälle eine Ausnahme machen, in welchen das Gut, sei es auf Grund reglementarischer Vorschrift, sei es in Folge besonderer Vereinbarung, überhaupt nicht avisirt wird (vgl. z. B. § 68 Abs. 1 Satz 3). Bei solchen Gütern wird die Bahn gleichfalls die Kosten vergeblicher Abholung zu ersetzen haben, wenn der Empfänger dieselben in der in den besonderen Vorschriften vorgesehenen (§ 69 Abs. 1 u. 2) bezw. üblichen Zeit abholt und nicht innerhalb 1 Stunde nach seinem Eintreffen bereit gestellt findet. Aus den Worten „zur Entladung oder Abgabe bereit gestellt" ergiebt sich, daß die Vorschrift sowohl auf Stückgüter, welche in den Lagerräumen lagern, wie auch auf Wagenladungsgüter, welche sich noch auf den Wagen befinden, Bezug hat. Erstere sind nur dann bereit gestellt, wenn ihre Uebergabe an den Abholenden ohne Weiteres vom Expeditionsraum 2c. erfolgen kann, letztere, wenn die zu entladenden Wagen ihrem Standorte nach so genau bezeichnet bezw. dort so aufgestellt (auf den Entladegleisen 2c.) sind, daß der Entladung bezw. Umladung in die

Transportfuhrwerke &c. nichts entgegensteht. Für nicht bereit gestellt sind die Güter jedoch erst dann zu erachten, wenn 1 Stunde seit dem Eintreffen des Abholers verstrichen ist, ohne daß die Entladung oder Abgabe erfolgen kann. Der Empfänger hat diese Voraussetzung zu beweisen. Denn an sich spricht die Vermuthung dafür, daß die Eisenbahn zu der Zeit, wo sie dem Adressaten das Gut avisirte, auch bereit war, dasselbe an ihn abzuliefern.

Ad 2 muß die Abholung rechtzeitig, aber vergeblich versucht sein. „Rechtzeitig" heißt in der reglementarisch vorgeschriebenen bezw. usancemäßigen Zeit, mithin nicht außerhalb der festgesetzten Expeditionszeiten, nicht zu Zeiten, wo die Abfertigungsstellen geschlossen sind (Nachts, an Sonn- und Festtagen &c.). Vgl. auch Schott S. 408. Die Bahn kann jedoch aus dem Umstande, daß der Empfänger die reglementsmäßige Abholungsfrist versäumt hat (§ 69 Abs. 1 u. 2), nicht etwa das Recht herleiten, ihn nunmehr beliebig lange warten zu lassen, wenn er sich zur Abholung einfindet. Insoweit sie nicht etwa inzwischen bereits von den ihr nach § 69 Abs. 5 Satz 2 u. § 70 Abs. 2 zustehenden Befugnissen Gebrauch gemacht hat, ist sie vielmehr auch weiterhin verpflichtet, das Gut abgabebereit zu halten und event. die Abholungskosten zu ersetzen. „Vergeblich" bedeutet, daß die Abholung in Folge mangelnder Bereitstellung nicht zu ermöglichen war oder doch sich verzögerte und deshalb mehr als die übliche Zeit in Anspruch nahm. Das Wort ist durch den folgenden Satz: „wenn .... bereit gestellt ist" näher präsirt.

Sind die Voraussetzungen ad 1 u. 2 gegeben, so ist die Eisenbahnverwaltung zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der vergeblichen Abholung verpflichtet. Abweichend von den vorhergehenden Bestimmungen, ist also hier der Ersatz nicht auf eine bestimmte tarifarische Gebühr beschränkt, sondern auf alle dem Abholer überhaupt erweislich entstandenen Kosten ausgedehnt. Wohl aber darf aus der Analogie der vorangegangen Bestimmungen geschlossen werden, daß andere als die Abholungskosten, also z. B. sonstige geschäftliche Nachtheile der Verzögerung — falls sie sich nicht etwa als eine Lieferungsfristversäumniß im Sinne der §§ 86, 87 darstellt — nicht liquidirt werden dürfen. Die Kosten können in den Aufwendungen auf die Vorbereitung, Stellung bezw. Abnutzung, Miethe der Transportmittel, Futter und Verpflegung der Transportthiere, Lohn des Begleitpersonals, Chausseegelder &c. bestehen. Auch die bloße Vertheuerung der Abholung als Miethe und sonstige Auslagen, welche durch das Warten über 1 Stunde hinaus entsteht, gehört hierher, wenngleich die Abholung nicht ganz vergeblich war. Die Kosten müssen aber „nachgewiesen", mithin genau specialisirt und substantiirt sein. Es dürfen ferner, wenn dies auch der Wortlaut nicht erkennen läßt, nicht beliebig alle verwendeten Kosten gefordert werden, sondern selbstverständlich nur die angemessenen, d. h. solche, welche nach Lage der Sache und den bestehenden Verkehrseinrichtungen vernünftigerweise aufgewendet werden durften.

§ 69. Abs. 7. [344]) Abs. 7 gewährt den Eisenbahnen die Befugniß zu einer Erhöhung der Entschädigungsgelder und Verkürzung der Ladefristen bezw. Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit, um bei Gefährdung des geregelten Verkehrs durch

große Güteranhäufungen eine schnellere Evakuirung der Lagerräume und Cirkulation der Wagen durch diese Maßnahmen herbeiführen zu können.

Voraussetzung dieser Ausnahmebefugnisse ist, daß „der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird." Darüber, ob dies der Fall, hat nach Maßgabe der Schlußworte dieses Absatzes die Aufsichtsbehörde zu entscheiden. Es braucht übrigens nicht nothwendig die Güteranhäufung gerade auf allen Stationen stattzufinden, für welche die Ausnahmemaßregeln eintreten. Eine Gefährdung des geregelten Verkehrs kann auch dann vorliegen, wenn auf Nachbarstationen derartige Anhäufungen vorhanden sind, und es rechtfertigen, daß die Ausnahmemaßregeln vorbeugend auch für solche Stationen eingeführt werden, die thatsächlich von der Anhäufung noch nicht ergriffen sind.

Die Maßregeln, welche unter vorstehender Voraussetzung „für die Dauer der Anhäufung" eintreten dürfen, sind: 1. Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstandgelder, 2. Verkürzung der Ladefristen und Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit, und zwar derart, daß erstere prinzipaliter, letztere subsidiär, d. h. zusatzweise dann hinzutritt, „wenn jene nicht ausreichen sollte". Vorausgesetzt ist hiernach in der Regel, daß zuerst die Erhöhung der Gebühren eingeführt, deren Erfolg abgewartet und erst später, wenn er sich als nicht ausreichend ergiebt, zur Verkürzung der Ladefristen 2c. geschritten werden soll. Indeß läßt der Wortlaut es auch frei, daß beide Maßregeln gleichzeitig eingeführt werden dürfen, wenn sich von vornherein übersehen läßt, daß die erstere allein nicht genügen wird. Nur darf die Verkürzung der Ladefristen 2c. der Erhöhung der Lager- und Standgelder nicht vorangehen. Unter „Lagergeldern" und „Wagenstandgeldern" sind alle in den vorstehenden Vorschriften erwähnten derartigen Gebühren gemeint. Selbstverständlich steht es der Bahn auch frei, nur für Lagergelder oder nur für Wagenstandgelder oder auch nur für einzelne Kategorien derselben die Erhöhung eintreten zu lassen, je nachdem es das Verkehrsbedürfniß erheischt. Subsidiär ist sodann die Bahn auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit berechtigt. Der im alten Regl. § 60 Ziff. 6 Abs. 2 irrig enthaltene Ausdruck „Lagerfristen" ist zutreffend durch „Ladefristen" ersetzt worden.

Zu diesen Ausnahmemaßregeln ist die Bahn „für die Dauer der Anhäufung der Güter", d. h. bis zum Wegfalle der maßgebenden Ursache berechtigt. Auch hierüber entscheidet, wie der Folgesatz: „und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagsfristen im § 63 Abs. 3 Ziff. 2 gegebenen Vorschriften", ergiebt, die Aufsichtsbehörde. Es wird hierbei betreffs der Form und Wirkung der Genehmigung, sowie deren Versagung auf die ausführlichen Erläuterungen zu § 63 Abs. 3 Anm. 288 S. 336—338 Bezug genommen.

Abs. 7 gestattet den Bahnen nicht, die tarifarischen und anderen Bedingungen, unter welchen Güter zum Transport aufgegeben worden sind, zum Nachtheile der Empfänger 2c. abzuändern. Die qu. Maßregeln haben somit nicht rückwirkende Kraft und können nur auf diejenigen Güter Anwendung

finden, welche nach vorschriftsmäßiger Bekanntmachung der bezüglichen Abänderungen des Tarifs zum Transport aufgegeben worden sind. Will die Bahn ihre Lagerräume ꝛc. auch von den früher erhaltenen Gütern schneller evakuiren, als der bisherige Tarif es gestattet, so muß sie dieselben bis dahin auf ihre Gefahr und Kosten in andere Lagerräume ꝛc. schaffen lassen und kann nach Ablauf der bisherigen Frist gemäß § 70 Abs. 2 verfahren. Sie ist dagegen nicht befugt, bis zum Ablauf derselben dem Empfänger ꝛc. kürzere Fristen oder höhere Gebühren aufzuerlegen.

§ 70.

Ablieferungshindernisse.[345])

(1) Bei Ablieferungshindernissen hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen.[346]) Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders das Gut zurücksenden.[347]) Dies gilt insbesondere von Gütern, deren Anoder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist.[348])

Die Kosten der Benachrichtigung hat der Absender zu ersetzen.

(2) Derartige Güter hat die Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen und für dieselben die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden.[349]) Sie ist jedoch nach ihrem Ermessen auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen einem öffentlichen Lagerhause oder einem Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben, wovon der Absender sofort zu benachrichtigen ist.[350])

(3) Die Eisenbahn ist ferner befugt:[351])

a) Güter der im ersten Absatz erwähnten Art, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder wenn sie nach den örtlichen Verhältnissen weder eingelagert, noch einem Spediteur übergeben werden können, sofort,

b) Güter, welche weder vom Empfänger abgenommen, noch vom Absender zurückgenommen werden, frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit, falls aber deren Werth durch längere Lagerung oder durch die daraus entstehenden Kosten unverhältnißmäßig vermindert würde, auch schon früher,

ohne weitere Förmlichkeit bestmöglichst zu verkaufen. Von dem be-

vorstehenden Verkaufe ist der Absender womöglich zu benachrichtigen, auch ist ihm der Erlös nach Abzug der Kosten zur Verfügung zu stellen.

345) Nicht jeder Frachtvertrag wird in normaler Weise durch die bestimmungsmäßige Ablieferung des Guts an den Empfänger zur Erfüllung gebracht. Nicht selten erreicht der Frachtvertrag diesen normalen Abschluß nicht, es treten vielmehr Hindernisse ein, welche der Ablieferung am Bestimmungsorte zeitweilig oder dauernd entgegenstehen. § 70.

Das H.-G.-B. enthält zwar keine obligatorische Regelung des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen, gewährt aber den Betheiligten und den Gerichten im Art. 407 bei Ablieferungshindernissen einige besondere Befugnisse, durch welche abweichend von den allgemeinen Prozeßregeln und außerhalb des ordentlichen Prozeß- und Beweisverfahrens schon vor Beginn des Rechtsstreites die Feststellung des Zustandes, die Niederlegung und der Verkauf des Gutes mit Hülfe des Gerichts ermöglicht wird. (Goldschmidt, Handb. I 2. 1. Aufl. S. 562, 507, 1027, Hahn II S. 482, Thöl S. 59, 146, Schott S. 337, 354, Puchelt II S. 387, Wehrmann S. 186, Ruckdeschel S. 151, 191, Endemann R., d. E. S. 628, Staub S. 978.)

Voraussetzung dieser Befugnisse ist, daß der bezeichnete Empfänger des Gutes, d. h. der durch den Frachtbrief oder nachträgliche Verfügung bestimmte Adressat nicht auszumitteln ist oder die Annahme verweigert oder Streit über die Annahme oder den Zustand des Gutes entsteht (Art. 407 Abs. 1). Auf welchem Umstande die „Nichtausmittlung" beruht, ob auf unrichtiger Adresse, inzwischen erfolgter Entfernung, Ableben, Verziehen zc. des Adressaten, oder weil die zur Bezeichnung des Empfängers in Aussicht gestellte Ordre der Eisenbahn nicht zugekommen ist, oder weil bei Bahnhof lagernd gestellten Sendungen der Empfänger sich nicht innerhalb der reglementarischen Frist gemeldet hat (vgl. Schott S. 355), kommt nicht in Betracht, ebensowenig, welchen der Betheiligten die Schuld der Nichtausmittelung trifft. (Endemann, H.-R. S. 732 Anm. 16 und R. d. Eisenb. S. 628: „Einerlei aus welchem Grunde, ob gerechtfertigt oder nicht".) Daß der Adressat sich in Untersuchungshaft befindet, ist nicht ohne Weiteres identisch mit Nichtermittlung. (Verfüg. d. R.-E.-B.-A. vom 29. März 1878.) Unter „Annahmeverweigerung" ist jede ausdrücklich oder stillschweigend — durch konkludente Handlungen bezw. Unterlassungen — erfolgende Ablehnung und Zurückweisung der An- oder Abnahme des Gutes zu verstehen, gleichviel aus welchen Gründen dies geschieht und ob die Gründe gerechtfertigt sind. Auch der Annahmeverzug ist hierher zu rechnen. Und unter Annahmeverzug gehört auch der Fall, wenn Bahnhof lagernd gestellte Güter über die reglementarische Frist hinaus ohne Meldung des Empfängers lagern (s. des Näheren unter Anm. 341 S. 391 ff., Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 320, Schott S. 355, Endemann, R. d. Eisenb. S. 628, 629). „Streit über die Annahme" kann theils darauf beruhen, daß das Gut nicht bestellt worden ist, nicht zur rechten Zeit, nicht am rechten Orte offerirt wird, Dritte Anspruch auf dasselbe erheben, der Empfänger nicht legitimirt erscheint zc. (R.-O.-H.-G. Bd. 25

S. 330, Schott S. 355c, Thöl III, § 35 N. 1), Vorleistung beansprucht wird (R.-O.-H.-G. Bd. 2 S. 238, Bd. 20 S. 377, Bd. 14 S. 272, v. Hahn II S. 666 § 2, Puchelt II S. 508, Nr. 7). — Streit über den Zustand: Qualität, Quantität, Minderung, Beschädigung. (Schott S. 358, 359, Endemann, R. d. E. S. 629.) Es kommen aber stets nur Umstände in Betracht, welche nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation hervortreten. Dadurch unterscheiden sich die Ablieferungshindernisse von den Transportverhinderungen, welche bei Antritt oder der Fortsetzung des Transports, also auf der Versandstation oder unterwegs eintreten. (§ 65 Anm. 305 ff.)

Liegt ein solches Ablieferungshinderniß vor, so kann der Betheiligte den Zustand des Gutes durch Sachverständige feststellen lassen (Art. 407 Abs. 1). Betheiligte sind alle, welche an der Feststellung ein nachweisbar rechtliches Interesse haben, mithin nicht allein die Kontrahenten des Frachtvertrages, sondern auch dritte Interessenten (Puchelt II S. 507, Ruckdeschel S. 152, Thöl III S. 60). Jeder Betheiligte ist hierzu berechtigt, aber nicht verpflichtet (R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 317, Bd. 9 S. 438, Bd. 12 S. 116). Die Sachverständigen ernennt auf das Ansuchen der Betheiligten das Amtsgericht, (Art. 407 Abs. 2) und zwar, wenn der Rechtsstreit noch nicht anhängig ist, nach Wahl des Antragstellers entweder dasjenige Amtsgericht, in dessen Bezirk sich die zu vernehmenden Personen aufhalten, oder dasjenige, wo sich das zu untersuchende Gut befindet (Civ.-Proz.-Ord. § 448). Das Gericht ist zur Ernennung der Sachverständigen verpflichtet (R.-O.-H.-G. Bd. 2. S. 269). Die Sachverständigen haben ihr Gutachten schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten (Art. 407 Abs. 3). Ueber das Ansuchen um Ernennung von Sachverständigen wird die Gegenpartei gehört, wenn sie am Orte anwesend ist

Ferner kann das Gericht auf Ansuchen der Betheiligten verordnen, daß das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niedergelegt und daß es ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen des Frachtführers öffentlich verkauft wird (Art. 407 Abs. 4). Das Gericht ist hierzu befugt, aber nicht verpflichtet; die Ausübung liegt in seinem Ermessen. Das Gesetz spricht nur davon, daß das Gericht die Niederlegung verordnet. Wie die Verordnung zu vollziehen, ist nicht bestimmt. Nach der Civ.-Proz.-Ord. (§§ 415, 662, 674, 769) ist der Vollzug Sache des Antragsstellers und das Vollzugsverfahren nach Analogie des Vollzugs einstweiliger Verfügungen zu regeln. Die Niederlegung in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten sind gleichgestellt, — beide Arten mithin der Auswahl des Gerichts nach Maßgabe der konkreten Umstände überlassen. Auch in Betreff des Verkaufs liegt nur die Verordnung dem Gerichte ob. Für die Ausführung kommen Mangels besonderer Bestimmungen die Regeln, welche für das kaufmännische Faustpfand bei schriftlicher Pfanderrichtung gelten, in Anwendung (H.-G.-B. Art. 310 ff. 375, 382, 387). Das Gericht kann zwar nach freiem Ermessen bestimmen, ob das Gut ganz oder zu einem entsprechenden Theile verkauft werden soll. Da aber als Zweck des Verkaufs die Bezahlung der Fracht

und der übrigen Forderungen des Frachtführers hingestellt ist, so wird für die Frage, wie viel von dem Gute zu verkaufen, vornehmlich die Höhe dieser Forderungen maßgebend sein (Schott S. 358). Nur der öffentliche Verkauf darf verordnet werden. Darunter ist der Verkauf im Wege der Versteigerung durch die dafür bestimmten Behörden oder Beamten und nach den für diese geltenden örtlichen Grundsätzen zu verstehen (Goldschmidt II, 1 S. 941, Puchelt II S. 509, Endemann, R. d. E. S. 633). Das Gericht bewirkt die Veräußerung lediglich im Namen des Antragstellers zu Gunsten des Frachtführers. Daher handelt derjenige, welcher den Verkauf beantragt, überall auf eigene Gefahr und Verantwortlichkeit (v. Hahn II S. 661, Schott S. 359). Auch über das Ansuchen der Betheiligten um Verfügung des Gerichts wegen Niederlegung und wegen Verkaufs des Gutes wird die die Gegenpartei, wenn sie am Orte anwesend ist, gehört.

Wie bereits an früherer Stelle (Einleitung S. 6ff.) erörtert, gehört Art. 407 H.-G.-B. nicht zu denjenigen Bestimmungen, deren Abänderung durch Vertrag oder Reglement Art. 423 l. c. den Eisenbahnen verbietet. Die Verk.-Ord. hat von dieser den Eisenbahnen gewährten Vertragsfreiheit Gebrauch gemacht und die den Betheiligten durch Art. 407 gewährte Befugniß, bei bestimmten Ablieferungshindernissen für die Niederlegung und den Verkauf des Gutes die Hülfe des Gerichts anzurufen, durch § 70 dahin beschränkt, daß den Eisenbahnen das Recht ausbedungen ist, auch ohne Mitwirkung des Gerichts die Niederlegung und Veräußerung des Guts zu bewirken, mithin Anträgen der Gegenpartei, welche auf ein Eingreifen des Gerichts gerichtet sind, zu widersprechen. Zugleich ist damit eine Reihe von Vorschriften verbunden, welche des Weiteren über die Rechte und Pflichten der Betheiligten bei Ablieferungshindernissen Bestimmung treffen und somit eine eingehende Regelung des hierbei zu beobachtenden Verfahrens enthalten.

In Betreff des Zustandes des Guts sind zwar die Eisenbahnen für alle Fälle des Verlustes, der Minderung und Beschädigung — also nicht nur für den Fall des Streites über den Zustand bei der Ablieferung — zur unverzüglichen außergerichtlichen Feststellung durch § 71 Verk.-Ord. verpflichtet, wie im Folgenden (§ 71 Anm. 352 ff.) des Näheren erörtert ist. Neben dieser Verpflichtung ist aber die aus Art. 407 H.-G.-B. folgende Befugniß aller Betheiligten, die Feststellung des Zustandes mit Hülfe des Gerichts zu bewirken, nicht beschränkt, vielmehr durch § 72 Verk.-Ord. allen Betheiligten das Recht gewahrt, unbeschadet des in den §§ 70 nnd 71 vorgesehenen Verfahrens auch die gerichtliche Feststellung in Gemäßheit der vorerörterten Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs (Art. 407) zu beantragen. (Anm. 356, 357).

§ 70. Abs. 1. Satz 1.

[346]) Nach § 70 regelt sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen in folgender Weise. Zunächst bestimmt Abs. 1 Satz 1, daß bei Ablieferungshindernissen die Eisenbahn den Absender von der Ursache des Hindernisses in Kenntniß setzen muß. Dies gilt nach Satz 3 dieses Absatzes (Anm. 348) insbesondere von Gütern, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist" (s. S. 397, 402). Die Kosten der Benachrichtigung hat der Absender zu ersetzen. Allg. Zus.-

Best. z. § 70 Verk.-Ord. S. 396 (s. Allg. Abfert.-Vorschr., § 53 Abs. 11, 12 unten S. 401). Die Benachrichtigung hat unverzüglich zu erfolgen, d. h. mit größter Beschleunigung nach Maßgabe des ordnungsmäßigen Geschäftsganges. (Thöl III § 71 S. 147, Schott, S. 360, Endemann, R. d. E. S. 634). Sie hat von der Empfangsstation auszugehen, d. h. von der gemäß § 51 lit. c. Verk.-Ord. im Frachtbriefe oder durch nachträgliche Verfügung (§ 64 Abs. 1—3 l. c.) bezeichneten Bestimmungsstation. Die Benachrichtigung hat an den gemäß § 51 lit. m im Frachtbriefe bezeichneten Absender zu erfolgen, und zwar gleichviel ob er sich im Besitze des Frachtbrief-Duplikats (§ 64 Abs. 2) befindet oder nicht. Die Benachrichtigung kann zwar in jeder beliebigen Form — mündlich, durch Boten, schriftlich, telegraphisch rc. bewirkt werden, aber sie muß durch Vermittlung der Versandstation geschehen. Die Empfangsstation ist weder berechtigt, noch verpflichtet, einen anderen Weg zu wählen. Unterläßt die Eisenbahn die Benachrichtigung gänzlich oder bewirkt sie dieselbe nicht unverzüglich oder nicht gehörig, so hat sie dem Absender allen ihm daraus erwachsenden Schaden zu ersetzen. Den Beweis über Existenz und Umfang des Schadens, sowie über das Verschulden der Bahn hat der klagende Absender zu führen (Schott S. 360).

Die Allg. Abf.-Vorschr. § 53 Abs. 1, 2, 4—6, 7—12 bestimmen über die Art, Form, Zeit und Kosten der Benachrichtigung, sowie über die eventuelle Wiederholung derselben Folgendes:

1. Wird die An- und Abnahme des angekommenen Gutes verweigert oder die Einlösung des Frachtbriefes nicht binnen 3 Tagen nach der Benachrichtigung bezw. Ankunft bewirkt, so ist die Versand-Abfertigungsstelle mittelst Post und zwar eingeschrieben, oder in besonders dringenden Fällen mittelst Telegramm zu benachrichtigen und um Vermittelung beim Absender behufs Ertheilung geeigneter Anweisung, was mit dem Gute weiter geschehen soll, zu ersuchen. Der Absender hat die Anweisung durch Vermittelung der Versand-Abfertigungsstelle abzugeben, und zwar unter Beobachtung der in § 46 Abs. 4 vorgeschriebenen Formen (s. § 64 Anm. 301 S. 352), wenn eine Anweisung des in Abs. 2 daselbst unter b, c und e bezeichneten Inhalts ertheilt wird. Ebenso ist zu verfahren, wenn bahnlagernd gestellte Güter nicht binnen 10 Tagen nach Ankunft abgeholt werden.

2. Wird die Annahme-Verweigerung dadurch begründet, daß ein bahnseitig zu vertretendes Verschulden vorliege, so ist außerdem der Sachverhalt möglichst genau festzustellen, auch der vorgesetzten Verwaltungsstelle Anzeige zu erstatten.

4 Wenn auf die im Abs. 1 vorgeschriebene Mittheilung die Anweisung des Absenders nicht binnen 8 Tagen — bei unentladenen Wagenladungsgütern nicht binnen 3 Tagen — eingeht, so ist die Aufforderung zur Einholung weiterer Weisung an die Versand-Abfertigungsstelle zu wiederholen. Zugleich kann, wenn hierdurch eine beschleunigte Erledigung erwartet werden darf, die Empfangs-Abfertigungsstelle durch einen unmittelbar mit der Post einzusendenden eingeschriebenen Brief, in dringenden Fällen telegraphisch,

den Absender direkt auffordern, über das Gut durch Vermittelung der Versandstelle zu verfügen. Der letzteren ist hiervon Nachricht zu geben.

3. Erfolgt auch auf diese zweite Aufforderung innerhalb 8 Tagen keine Verfügung des Absenders, so ist weitere Weisung von der vorgesetzten Verwaltungsstelle zu erbitten, soweit die Empfangs-Abfertigungsstelle nicht eine allgemeine Ermächtigung wegen des weiteren Verfahrens besitzt.

6. Meldet sich der Empfänger, nachdem er die Annahme der Sendung verweigert hat und der Absender zur Ertheilung weiterer Anweisung aufgefordert ist, vor Eingang der Anweisung des Absenders zur nachträglichen Abnahme des Gutes, so darf die Auslieferung nur dann geschehen, wenn der Empfänger das Einverständniß des Absenders nachzuweisen vermag. Anderenfalls ist die Entscheidung der vorgesetzten Verwaltungsstelle einzuholen.

8. Die Empfangs-Abfertigungsstelle hat alle vorbezeichneten Benachrichtigungen an die Versandstelle direkt, also mit Umgehung etwaiger Umkartirungs-Stationen, unter deutlicher Bezeichnung des Absenders, des Empfängers und des Gutes zu erlassen. Schriftliche Benachrichtigungen müssen außer der Bezeichnung des Absenders und Empfängers das Datum des Einlieferungsstempels, die Angabe der Zeichen, des Gewichts und der Gattung des Gutes, sowie auch die auf dem Gute haftenden Frachten, Nachnahmen und sonstigen Spesen umfassen. Wenn der Absender nicht am Orte der Versandstelle wohnt, und die Adresse desselben aus dem Frachtbriefe mit Sicherheit zu entnehmen ist, so sind telegraphische Benachrichtigungen an ihn unmittelbar und nicht an die Versandstelle zu richten. Der letzteren ist jedoch gleichzeitig eine schriftliche Anzeige zu machen.

9. Wenn eine nicht bezogene Sendung mit Nachnahme belastet ist, so hat die Empfangsstelle hierauf in ihrer Meldung an die Versandstelle besonders hinzuweisen, damit die Auszahlung der Nachnahme unterbleibt. Der Nachnahmebegleitschein ist in diesem Falle zurückzubehalten.

10. Die Versand-Abfertigungsstelle muß von den an sie ergehenden Meldungen über nichtbezogene Sendungen in schleunigster Weise gegen Empfangsbestätigung oder mittelst eingeschriebenen Briefes dem Absender Kenntniß geben, um die anderweite Anweisung desselben möglichst schnell zu erwirken. Erfolgt letztere nicht binnen 3 Tagen bei gewöhnlichen Gütern bezw. binnen 24 Stunden bei leicht verderblichen Gütern, so muß der Absender durch die Versandstelle erinnert werden. Die ertheilten anderweiten Anweisungen sind demnächst der Empfangsstelle umgehend mittelst Post und zwar eingeschrieben zu übersenden, auch ist nach Ablauf der vorbezeichneten Fristen derselben, falls eine Anweisung nicht zu erlangen ist, entsprechende Mittheilung zu machen.

11. Die durch die Benachrichtigung der Versandstation und des Absenders nach Maßgabe der Bestimmungen in Absatz 1, 4, 7 und 8 entstandenen Kosten (Porto und Depeschengebühren, sowie die Gebühren etwa zugezogener Sachverständigen) sind auf den Frachtbriefen in Rechnung zu stellen und mit den sonstigen auf der Sendung haftenden Beträgen einzuziehen.

12. Portokosten ꝛc., welche auf der Versandstelle entstehen (vgl. Abs. 10), sind vom Absender einzufordern. Ist die Einziehung nicht angängig, so

werden diese Beträge der Empfangsstelle behufs Zusetzung auf dem Frachtbriefe überwiesen.

§ 70. Abs. 1. Satz 2. [347]) Satz 2 bestimmt, daß die Eisenbahn in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders das Gut zurücksenden darf (Allg. Abf.-Vorschr. § 53 Abs. 3). Dieses Verbot ist eigentlich an sich selbstverständlich, da der Frachtvertrag begrifflich nur den Hintransport bis zur Bestimmungsstation, nicht auch den Rücktransport umfaßt. In dem ausdrücklichen Einverständniß des Absenders liegt der Abschluß eines neuen Frachtvertrages, des Rückbeförderungsvertrages — unter den Bedingungen des Hintransportvertrages, nur mit entgegengesetzter Route. Das Verbot der Rücksendung ist obligatorisch.

§ 70. Abs. 1. Satz 3. [348]) Nach Satz 3 gelten die Bestimmungen der Sätze 1 und 2 insbesondere von Gütern, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist. Wie das Wort „insbesondere" erkennen läßt, sind die vorangeführten Ablieferungshindernisse nur beispielsweise angeführt, an sich erstrecken sich die Vorschriften der Sätze 1 und 2 ausnahmslos auf alle Ablieferungshindernisse. (Vgl. über die einzelnen hier besonders aufgeführten Ablieferungshindernisse: Anm. 345 S. 397, 398.)

§ 70. Abs. 2. Satz 1. [349]) Abs. 2 weist der Eisenbahn bei Ablieferungshindernissen einerseits die Pflicht zu, die betr. Güter selbst auf Lager zu nehmen, andererseits aber auch das Recht, nach ihrem Ermessen solche Güter, statt sie in eigene Lagerung zu nehmen, einem öffentlichen Lagerhause oder einem Spediteur (s. Anm. 350 zu übergeben. (Allg. Abf.-Vorschr. § 53 Abs. 14.)

Was die Pflicht der Eisenbahn anlangt, derartige Güter selbst auf Lager zu nehmen, so erfolgt gemäß Satz 1 die Lagerung auf Gefahr und Kosten des Absenders, doch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns. Die Eisenbahn ist mit Beginn der Lagerung zwar von der strengen Haftpflicht des Frachtführers (H.-G.-B. Art. 395, Verk.-Ord. § 75) entbunden (Endemann, H.-R., S. 729. R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 2 S. 416, Bd. 11 S. 290. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 270.) und die Gefahren, welche trotz gehöriger, dem Gesetze entsprechender Verwahrung entstehen, treffen ebenso wie die Kosten der Lagerung, Verwahrung, Bewachung ꝛc. den Absender. Aber die Haftung als Verwahrerin hat die Eisenbahn bis zum Ende der Lagerung zu tragen, d. h. bis das Gut durch An- oder Abnahme seitens des Empfängers bezw. Absenders oder durch Verkauf (Verk.-Ord. § 70 Abs. 3) oder durch Niederlegung bei einem öffentlichen Lagerhause ꝛc. (Abs. 2 Satz 2) aus ihrem Gewahrsam geht.

§ 70. Abs. 2. Satz 2. [350]) Neben der Pflicht zur Lagerung in eigenen Räumen ist der Eisenbahn durch Satz 2 fakultativ das Recht gewährt, ohne Hülfe des Gerichts die Lagerung bei einem anderen zu bewirken. (Thöl III S. 147. Endemann, R. d. E., S. 634. Allg. Abf.-Vorschr. § 53 Abs. 14), aber auch in diesem Falle mit der Verbindlichkeit, für geeignete und sichere Unterbringung in anderen Räumen Sorge zu tragen. Die Niederlegung darf daher nur in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Spediteur erfolgen. Die Eisenbahn hat bei der Auswahl die Sorgfalt eines ordentlichen Kauf-

manns zu prästiren (Art. 282 H.-G.-B.) Einer gerichtlichen Verfügung zu dieser Maßnahme bedarf es nicht. (Schott S. 360.) Die Eisenbahn darf die Uebergabe unter Nachnahme der auf dem Gute haftenden Kosten und Auslagen bewirken und zwar für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht. Indem der Spediteur xc. diese Kosten xc. zahlt, thut er dies für den Absender und hat sich daher wegen Rückerstattung dieser Beträge und der ihm zustehenden Provision (Art. 381) nur an diesen bezw. auf Grund seines Pfandrechts an das Gut (Art. 382) zu halten. An die Eisenbahn hat er keinen weiteren Anspruch. Deckt also das Gut seine Forderung nicht und kann er auch anderweit vom Absender Befriedigung nicht erlangen, so hat er den Ausfall zu tragen. (Ruckdeschel S. 155 ff. Wehrmann S. 193.) Darauf ist der Spediteur xc. ausdrücklich aufmerksam zu machen: Allg. Abf.-Vorschr. § 53 Abs. 15. Den Absender hat die Eisenbahn und die Empfangsstation von dieser Maßnahme sofort zu benachrichtigen.

[351]) Abs. 3 erklärt die Eisenbahn endlich auch für berechtigt, den Verkauf von Gütern, bei welchen Ablieferungshindernisse eingetreten sind, ohne Mitwirkung des Gerichts herbeizuführen. Die Eisenbahn ist berechtigt, aber nicht verpflichtet (Thöl III S. 147. Schott S. 360, 361) — außer wenn sie durch Verzögerung des Verkaufs (bei leicht verderblichen Waaren) die Pflicht eines Verwahrers bezw. die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns verletzen würde. (R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 290, 295, 296.) Dieses Recht steht der Eisenbahn nicht nur insoweit zu, als es zur Bezahlung der Fracht- xc. Forderungen unbedingt nothwendig ist (wie nach Art. 407 Abs. 4 H.-G.-B. s. oben S. 398 u. R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 318, 322), sondern schlechthin unter folgenden Voraussetzungen: *§ 70. Abs. 3.*

In Betreff der Zeit der Ausübung wird unterschieden: 1. Alle Güter, deren Ablieferung verhindert ist, gleichviel welcher Art das Hinderniß ist, dürfen, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt oder wenn sie nach den örtlichen Verhältnissen weder eingelagert, noch einem Spediteur übergeben werden können, sofort verkauft werden. (Abs. 3 lit. a.) Sobald eine dieser Voraussetzungen vorliegt, ist die Eisenbahn befugt, unverzüglich Anstalten zur Veräußerung zu treffen und diese zu bewirken, ohne den Beginn des Verderbs der Güter xc. abzuwarten. Es genügt die Neigung zum Verderb (das Ausgesetztsein) oder die Unmöglichkeit der Lagerung bezw. Uebergabe an einen Spediteur. 2. Güter, bei welchen das Ablieferungshinderniß in der Nichtabnahme durch den Empfänger oder in der Nichtzurücknahme durch den Absender besteht, dürfen, falls nicht eine der unter 1 bezeichneten Voraussetzungen (des schnellen Verderbs xc.) vorliegt, nicht sofort, sondern frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft werden. Doch ist auch bei diesen ein früherer Verkauf gestattet, wenn der Werth solcher Güter durch längere Lagerung oder durch die daraus entstehenden Kosten unverhältnißmäßig vermindert würde. (Abs. 3 lit. b.) Mit Rücksicht auf die allgemein gehaltene Fassung „auch schon früher" kann also der Verkauf nach Maßgabe der Gefahr oder Werthverminderung entweder sofort (wie bei den Gütern Abs. 3a) oder innerhalb der lagerzinsfreien Zeit oder innerhalb 4 Wochen nach Ablauf dieser Zeit stattfinden. Ob eine Werthverminderung zu

befürchten ist, ist Thatfrage und bei Streit vom Richter nachträglich zu entscheiden. Was unter „lagerzinsfreier Zeit" zu verstehen, ist Anm. 396 erörtert. Die Berechnung der 4 Wochen beginnt mit dem auf den Ablauf der Lagerfrist folgenden Tag.

Die Eisenbahn ist befugt, den Verkauf bestmöglichst ohne weitere Förmlichkeit zu bewirken. Denn Art. 407 ist nicht jus cogens, kann also durch Vertrag bezw. Reglement beliebig abgeändert werden. (Allg. Abf.-Vorschr. § 53 Abs. 13.) „Bestmöglichst" geschieht der Verkauf, wenn er auf die den Interessen sämmtlicher Betheiligten, des Absenders 2c. wie der Eisenbahn, nach Lage der Sache günstigste Weise, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns erfolgt. (Ruckdeschel S. 159 Nr. 13. Schott S. 361.) Dies ist Thatsache. (R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 323, vgl. auch Bd. 4 S. 4.) Der Geschädigte hat den Nachweis zu führen, daß der Verkauf nicht bestmöglichst erfolgt sei. Daß ferner der Verkauf ohne weitere Förmlichkeit erfolgen darf, gewährt der Eisenbahn volle Freiheit über Art und Form des Verkaufes. Sie darf gegebenen Falls selbst freihändig und ohne jede Publikation, Anzeige 2c. den Verkauf herbeiführen, soweit nur die Sachlage dies als das Günstigste erscheinen läßt. Die einzige mit dem Verkaufe zusammenhängende Formvorschrift der Verk.-Ord. ist die im Satz 2 des Abs. 3 enthaltene, daß von dem bevorstehenden Verkauf der Absender, wenn dies möglich, d. h. seine Adresse bekannt ist, die Dringlichkeit es zuläßt 2c., benachrichtigt werden soll. Doch ordnen die Allg. Abf.-Vorschr. § 53 Abs. 13 an, daß der Verkauf unter Berücksichtigung der etwa bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und nach vorheriger angemessener Bekanntmachung in geeigneten Kreisen — keineswegs nur unter Heranziehung von Eisenbahn-Bediensteten — öffentlich gegen Meistgebot zu bewirken ist, sodann daß über jeden Verkauf eine Verhandlung aufzunehmen und in derselben unter Anschluß der Beläge die Art der erfolgten Bekanntmachung, der Name des Käufers, sowie das Meistgebot ersichtlich zu machen ist. Diese Niederschrift ist von dem leitenden Beamten und dem Meistbietenden zu unterschreiben.

Ferner soll nach Absatz 7 l. c. bei leicht verderblichen Gegenständen in allen Fällen, wie folgt, verfahren werden: „Wenn die Annahme solcher Sendungen verweigert oder die Einlösung des Frachtbriefes nicht binnen der im § 69 der Verkehrs-Ordnung bezeichneten Frist bewirkt wird, und nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Abfertigungsstelle bezw. nach dem Gutachten eines erforderlichenfalls zugezogenen Sachverständigen, eine unverzügliche Verwerthung des Gutes zur Verhütung des Verderbens oder einer erheblichen Werthverminderung desselben geboten ist, so ist nach sofortiger telegraphischer Benachrichtigung des Absenders der Verkauf nach Maßgabe der hierfür ertheilten Vorschriften vorzunehmen. Erscheint nach der Beschaffenheit des Gutes der Verkauf desselben nicht dringlich, so ist die Anweisung des Absenders auf telegraphischem Wege einzuholen. Vor Eingang dieser Anweisung darf mit dem Verkaufe des Gutes nicht vorgegangen werden, falls sich nicht nachträglich herausstellen oder durch Sachverständigen-Urtheil bestätigt werden sollte, daß bei längerer Zögerung der Verderb oder eine erhebliche Werthverminderung des Gutes mit Sicherheit zu erwarten ist."

Die Eisenbahn hat den Erlös nach Abzug der Kosten, d. h. ihrer Fracht=
rderung, Auslagen, Spesen, einschließlich der für den Verkauf aufgewende=
n (Insertions=, Versteigerungs= ꝛc.) Kosten dem Absender zur Verfügung zu
llen. (Dagegen ist die Nachnahme des Absenders gemäß § 53 Abs. 13
lg. Abf.=Vorschr. auf die Versand=Abfertigungsstelle zurückzukartiren.) Deckt
r Erlös die Forderungen der Eisenbahn nicht, so hat der Absender bezüg=
h des ungedeckten Theiles dieselbe zu befriedigen, denn er wird durch den
hnseitigen Verkauf von seiner Zahlungsfrist nicht frei. (R.=O.=H.=G. Bd. 15
. 35.) Die Eisenbahn darf aber von dem Erlöse nur die durch den vor=
genden Frachtvertrag begründeten Forderungen ꝛc., bezüglich deren sie
mäß Art. 409 H.=G.=B. ein gesetzliches Pfandrecht hat, abziehen, nicht aber
rderungen ꝛc., die mit diesem Frachtvertrage nicht im Zusammenhange
hen. Ist der Absender nicht zu ermitteln, verweigert derselbe die Annahme
er ergeben sich andere Zahlungshindernisse, so muß die Eisenbahn mit dem
trage nach Maßgabe der betreffenden landesrechtlichen Bestimmungen über
hlungshindernisse (Hinterlegung ꝛc.) verfahren, um sich von der Zahlungs=
icht zu befreien. (R.=O.=H.=G. Bd. 15 S. 35. Schott S. 361 Anm. 55.)
r Annahme, es sei mit dem Erlöse gemäß § 38 Verk.=Ord. über zurück=
lassene Gegenstände zu verfahren (Rückdeschel S. 159. Epstein S. 97.),
nn nicht beigepflichtet werden.

§ 71.

Feststellung von Verlust und Beschädigung des Gutes seitens der Eisenbahn.[352]

(1) In allen Verlust=, Minderungs= und Beschädigungsfällen
ben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung
rzunehmen, das Ergebniß schriftlich festzustellen und dasselbe den
theiligten auf ihr Verlangen mitzutheilen.[353])

(2) Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des
utes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet oder seitens des
rfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand
s Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die
sache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne
rzug protokollarisch festzustellen.[354]) Eine protokollarische Fest=
llung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

(3) Zur Feststellung in Minderungs= und Beschädigungsfällen
d unbetheiligte Zeugen oder, soweit dies die Umstände des Falles
ordern, Sachverständige, auch wo möglich der Verfügungsberechtigte
zuziehen.[355])

Die durch die Hinzuziehung von Sachverständigen zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen entstehenden Kosten werden von der Eisenbahn in dem Falle nicht getragen, wenn die Minderung oder Beschädigung des Gutes von dem Verfügungsberechtigten behauptet wurde, die angestellte Untersuchung die Richtigkeit dieser Behauptung aber nicht bestätigt hat, oder wenn nur eine von der Eisenbahn bereits anerkannte Minderung oder Beschädigung festgestellt wird.

§ 71. 352) Unabhängig neben dem allen Betheiligten — also auch der Eisenbahn — bei Ablieferungshindernissen der im Art. 407 Abs. 1 bezeichneten Art zustehenden Rechte, eine Feststellung des Zustandes des Gutes unter Mitwirkung des Gerichts herbeizuführen (s. Anm. 345 S. 397 ff.), steht die der Eisenbahn durch § 71 Verk.-Ord. auferlegte Pflicht, in allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen, gleichviel ob sie Ursache eines Ablieferungshindernisses sind, ob sie nach erfolgter Annahme zur Beförderung auf der Versandtstation oder unterwegs während des Transports oder nach Ankunft auf der Empfangsstation eintreten, außergerichtlich sofort eine eingehende Untersuchung und Feststellung vorzunehmen. Auf die Fälle der Verspätung bezieht sich diese Pflicht nicht. (Vgl. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 51 Abs. 2, § 52 Abs. 18—20 und die Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren a. a. O. § 43 Abs. 3, § 51 Abs. 1. Verfahren bei Diebstahl § 43 Abs. 4, — bei der Uebernahme seitens der Güterabfertigungsstelle nach Ankunft des Zuges § 47 Abs. 2 u. 4, — bei der Ausladung und Entladung § 50 Abs. 3, 8—11.)

§ 71. Abs. 1. 353) Abs. 1 legt die Pflicht zur außergerichtlichen Feststellung den Eisenbahnverwaltungen in allen Fällen des Verlustes (Vernichtung, Abhandenkommen, Entwendung, Konfiskation etc.), der Minderung (theilweiser Verlust am Gewicht, Maaß, Stückzahl etc.) und der Beschädigung (Verschlechterung, Verderb, Zerbrechen, Durchnässen, Faulen, Schwinden, Rosten etc.), und zwar von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, auf und gleichviel, ob ein Schadensanspruch zu gewärtigen ist und ob er gerichtlich oder außergerichtlich geltend gemacht werden wird. In Betreff der Begriffe „Verlust, Minderung und Beschädigung" wird auf die Erläuter. z. § 75 (Anm. 370) verwiesen.

Abs. 1 beschränkt sich nicht auf die Anordnung der bloßen Feststellung, es soll vielmehr eine sorgfältige Untersuchung vorangehen, und eine Benachrichtigung der Betheiligten, auf deren Verlangen, folgen. Die Eisenbahnverwaltungen, d. h. alle an dem betreffenden Transporte betheiligten, haben hiernach drei eng mit einander zusammenhängende Obliegenheiten zu erfüllen:

Erstens ist eine eingehende Untersuchung vorzunehmen d. h. es sind alle Schritte zu thun, welche zu einer vollen Erforschung des Thatbestandes erforderlich sind. Die bloße Aufnahme des Thatbestandes genügt

nicht. Es bedarf einer vollständigen, erschöpfenden Aufklärung aller Umstände des Falls. Dieselbe wird sich, soweit dies irgend möglich, nicht nur auf die Ursache und den Zeitpunkt des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung, sondern auch auf den Umfang und Betrag des Schadens, den Zustand des Gutes, die Art der Beschädigung ꝛc. zu erstrecken haben und die Beschaffung aller zur Aufklärung erforderlichen Verfügungen, Angaben, Berichte, Aussagen ꝛc. der betheiligten Dienststellen und Beamten, Ermittelungen des Gewichts, Maaßes, der dafür wesentlichen Papiere, Gutachten, Preisnotizen, Akten, Thatbestandprotokolle ꝛc. umfassen. Irgend eine Form ist für die Untersuchung nicht vorgeschrieben, die Ermittelungen können mithin in beliebiger Weise, schriftlich, mündlich, telegraphisch, telephonisch ꝛc. erfolgen. Es ist nicht vorgeschrieben, daß Zeugen, Sachverständige oder die Betheiligten zuzuziehen sind. Mangels näherer Bestimmung des Begriffes „eingehende Untersuchung" ist freilich die Art und Ausdehnung der Feststellung eine relative. In der Regel bestehen aber über das zu beobachtende Verfahren bei jeder Bahnverwaltung besondere Vorschriften (Instruktionen, Reglements).

Zweitens ist das Ergebniß der eingehenden Untersuchung schriftlich festzustellen. Während für die Untersuchung selbst eine Form nicht vorgeschrieben ist, mithin die erforderlichen Erhebungen in jeder beliebigen Form erfolgen können, ist für die Feststellung des Ergebnisses der Untersuchung eine bestimmte Form angeordnet, das Ergebniß soll schriftlich festgestellt, d. h. es muß zu Papier, zu den Akten gebracht werden, den Bahnverwaltungen liegt die Verpflichtung aktenmäßiger Feststellung ob. Daraus ergiebt sich, daß es nicht zulässig ist, die Feststellung bloß auf den Frachtbriefen, Duplikaten, Frachtkarten ꝛc. zu notiren. Eine weitere Formvorschrift existirt aber nicht, es genügt die einfache schriftliche Form, die Feststellung in Schriftform; nur die Schriftlichkeit überhaupt ist vorgeschrieben, eine besondere Art der Schriftlichkeit oder das Hinzutreten noch anderer Förmlichkeiten, z. B. die beglaubigte, notarielle, protokollarische, gerichtliche Form ꝛc., ist nicht angeordnet. Die Eisenbahn kann eine derartige besondere Form wählen, aber sie braucht es nicht. Auch ist wohl zu beachten, daß nicht bestimmt ist, es seien die gesammten Erhebungen, Ermittelungen, Recherchen, der ganze Gang der Verhandlungen ꝛc. schriftlich vorzunehmen, — denn die Untersuchung selbst ist an keine Form gebunden und kann beliebig auch mündlich, telegraphisch, telephonisch ꝛc. erfolgen. Vielmehr bedarf nur das „Ergebniß" der Untersuchung der schriftlichen Feststellung d. h. nur, was sich aus der geführten Untersuchung als Schlußresultat ergiebt. Freilich wird sich die Niederschrift nicht auf die nackte Angabe des Endresultats beschränken dürfen, sondern alle diejenigen Punkte enthalten müssen, welche für das gewonnene Resultat wesentlich sind, mithin die Grundlage und den integrirenden Inhalt desselben bilden.

Drittens ist das schriftlich festgestellte Ergebniß den Betheiligten auf ihr Verlangen mitzutheilen. Während die beiden ersten Verpflichtungen von Amtswegen zu erfüllen sind, ohne daß ein Antrag abgewartet werden darf, und zwar unverzüglich, sobald ein solcher Fall zur Kenntniß bezw. Wahrnehmung einer der befördernden Verwaltungen gelangt, hat die

Mittheilung des Ergebnisses an die Betheiligten nur auf deren Verlangen, also nicht von Amtswegen zu erfolgen. Alsdann darf sie aber nicht verweigert werden und muß gleichfalls sofort geschehen. Betheiligte sind alle, welche ein ersichtlich oder nachweisbar berechtigtes Interesse zur Sache haben, also nicht allein der forderungsberechtigte Absender bezw. Empfänger, sondern auch der Eigenthümer, Verkäufer, Käufer des Gutes, der Cessionar, die Transportversicherungsanstalt 2c. Nach den Allg. Abf.-Vorschr. § 51 Abs. 2 ist über Beschädigungen und Verlust an Gütern, welche voraussichtlich Anlaß zu Entschädigungsforderungen geben, dem Empfänger (also auch ohne sein Verlangen) sofort nach geschehener Entdeckung Mittheilung zu machen, und sind bei der weiteren Regelung der Angelegenheit die in den §§ 71 und 82 Verk.-Ordn. gegebenen Bestimmungen zu beachten.

§ 71. Abs. 2. [354]) Nach Abs. 2 genügt in den besonderen Fällen, in welchen eine Minderung, Beschädigung oder der Verlust des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet wird, nicht die einfache, schriftliche Feststellung gemäß Abs. 1 (Anm. 353), sondern ist die Eisenbahn verpflichtet, einige wesentliche Thatumstände in protokollarischer Form festzustellen. Der erste Fall ist, daß eine Minderung, Beschädigung oder ein Verlust (Satz 2) des Gutes (s. über diese Begriffe § 75 Anm. 370) von der Eisenbahn entdeckt, d. h. von ihren Organen zuerst wahrgenommen wird. Die Entdeckung muß von der Eisenbahn bezw. ihren Organen ausgehen, bei einer Entdeckung von dritter Seite, auch nicht von Seiten des Verfügungsberechtigten, greift also Abs. 2 nicht Platz. Der zweite Fall besteht darin, daß Minderung, Beschädigung oder Verlust von der Eisenbahn vermuthet, d. h. aus gewissen Indizien gefolgert wird. Auch hier kommt es auf die Initiative der Eisenbahn bezw. ihrer Organe an. Auf Vermuthungen seitens Dritter, gleichviel ob Betheiligter oder Unbetheiligter, findet Abs. 2 keine Anwendung. Der dritte Fall endlich ist, daß Minderung, Beschädigung oder Verlust seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, d. h. der Eisenbahn bezw. ihren zuständigen Organen gegenüber in geeigneter Weise angegeben wird, es liege eine dieser Thatsachen vor. Die Behauptung darf nur vom Verfügungsberechtigten ausgehen, d. h. da es sich hier nicht um eine Anweisung im Sinne des § 64 Abs. 1 handelt, bis zur Uebergabe des Frachtbriefs an den Empfänger oder Zustellung der Klage derselben nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort nur vom Absender, von diesem Zeitpunkte ab nur vom Empfänger.

Liegt einer der drei vorerörterten Fälle vor, so tritt als Folge die Verpflichtung der Eisenbahn ein, die im Abs. 1 vorgeschriebene schriftliche Feststellung in protokollarischer Form zu bewirken, jedoch nicht in Bezug auf alle, sondern nur in Bezug auf folgende Thatumstände: 1. den Zustand des Gutes, 2. den Betrag des Schadens und — soweit dies möglich — 3. die Ursache und 4. den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung. Auf diese vier Punkte kann sich die protollarische Feststellung beschränken, in Betreff aller übrigen Punkte genügt die durch Abs. 1 allgemein angeordnete schriftliche Feststellung, wenngleich es natürlich den Eisenbahnen freisteht, auch diese protokollarisch festzustellen. Während über

die Möglichkeit, den Zustand des Gutes und den Schadensbetrag in vollem Umfange protokollarisch festzustellen, an sich kein Zweifel besteht, ist in Betreff der protokollarischen Feststellung der Punkte 3 u. 4 (Ursache und Zeitpunkt) durch die Worte: „und soweit dies möglich" angedeutet, daß deren Feststellung unter Umständen überhaupt nicht oder doch nur theilweise, nicht vollständig möglich sein wird, mithin die Feststellungspflicht der Eisenbahn sich hier auf die Grenzen des — im gewöhnlichen Geschäftsgange — Möglichen zu beschränken hat. Außergewöhnliche, mit unverhältnißmäßigen Mühewaltungen und Kosten verknüpfte Maßnahmen können den Eisenbahnen hierbei nicht zugemuthet werden. Dahin gehört die Ursache der Minderung oder Beschädigung, d. h. es ist festzustellen, auf welche Umstände die Minderung oder Beschädigung zurückzuführen ist, ob auf mangelhafte Verpackung oder Verladung, auf zweckwidrige, dolose oder kulpose Behandlung während des Transports (Druck, Stoß, Fall, Fehldirigirung, Diebstahl, Ablieferung an die unrichtige Adresse ꝛc.), auf die natürliche Beschaffenheit des Gutes (Gährung, Leckage, Fäulniß, Zerbrechlichkeit, Entzündbarkeit), auf Naturereignisse (Regen, Frost, Hitze, Ueberschwemmung ꝛc.). Ferner der Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung. Daß auch dieser, falls die schädigende Handlung oder das schädigende Ereigniß nicht sofort in flagranti wahrgenommen wird, häufig überhaupt nicht oder — etwa nach der Art des Schadens ꝛc. — doch nur annähernd festzustellen ist, liegt namentlich in Rücksicht auf die Eigenartigkeit und den Umfang des Eisenbahnverkehrs auf der Hand.

Die Feststellung soll ohne Verzug erfolgen, d. h. alsbald nach der Entdeckung oder nach der Behauptung seitens des Verfügungsberechtigten, mit thunlichster Beschleunigung nach Maßgabe des ordnungsmäßigen Geschäftsganges. (Allg. Abf.-Vorschr. § 52 Abs. 18.) Die Feststellung soll ferner eine protokollarische sein. Die protokollarische Feststellung besteht in der Niederschrift über die bei der Untersuchung stattgehabten mündlichen Verhandlungen nach Analogie der bezüglichen Vorschriften der Civilprozeßordnung. (§§ 155 ff.) Hauptsächlich kommt in Betracht: Datum der Verhandlung, der wesentliche Inhalt derselben, die Namen der Verhandelnden, die Unterschrift des Leiters der Verhandlung und des dieselbe Niederschreibenden (Protokollführers). Im Uebrigen wird durch die hier vorgeschriebene protokollarische Feststellung die Pflicht der Eisenbahn zur sofortigen eingehenden Untersuchung sowie zur Mittheilung des Ergebnisses der Feststellung an die Betheiligten nicht berührt. Es tritt nur an die Stelle der einfachen schriftlichen Feststellung die protokollarische.

§ 71. Abs. 3.

[355]) Für beide Arten der Feststellung — der einfachen schriftlichen (Abs. 1 Anm. 353), wie der protokollarischen (Abs. 2 Anm. 354) — ist obligatorisch vorgeschrieben, daß in Minderungs- und Beschädigungsfällen unbetheiligte Zeugen oder, soweit dies die Umstände des Falles erfordern, Sachverständige, auch womöglich der Verfügungsberechtigte beizuziehen sind. Nach den Allg. Zus.-Best. zu § 71 werden die Kosten von der Eisenbahn in dem Falle nicht getragen, wenn die Untersuchung die Richtigkeit der Behauptung

des Verfügungsberechtigten nicht bestätigt hat oder wenn nur eine von der Eisenbahn bereits anerkannte Minderung oder Beschädigung festgestellt wird. Diese Bestimmung ist jedoch unzulässig, weil nach § 71 Abs. 1, 2 Verk.-Ordn. die Eisenbahn zur Vornahme dieser Untersuchung bezw. Feststellung an sich von Amtswegen verpflichtet ist (s. S. 407). Auch giebt sie zu Zweifeln Anlaß, wenn die Behauptung sich nur zum Theil als richtig ergeben hat.

Welche Rechtswirkungen mit der schriftlichen bezw. protokollarischen Feststellung sowie mit der Unterlassung derselben verknüpft sind, bestimmt die Verk.-Ordn. nur in Betreff des Erlöschens der Entschädigungsansprüche für die Fälle des § 90 Abs. 2 Ziff. 3 u. 4, sowie der Annahme des Gutes im Falle des § 90 Abs. 3 Verk.-Ordn. Darnach erleidet der im § 90 Abs. 1 ausgesprochene Grundsatz, daß durch Zahlung der Fracht ꝛc. und Annahme des Gutes alle Ansprüche gegen die Eisenbahn erlöschen, eine Ausnahme sowohl bei Entschädigungsansprüchen wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß § 71 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach § 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist, sowie auch bei Entschädigungsansprüchen wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung zwar erst nach der Annahme erfolgt ist, jedoch unter der Voraussetzung, daß unmittelbar nach Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß § 71 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht wird (s. § 90). Und ferner ist der Empfänger berechtigt, die Annahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist.

Da die Feststellung gemäß § 71 eine prozessualische, einseitige Maßnahme der Eisenbahnverwaltung ist, so wird dadurch weder die Verjährung der Entschädigungsansprüche unterbrochen, noch der Lauf der Verjährung gehemmt. Auch sind diese Feststellungen, — ebensowenig wie die gemäß Art. 407 unter Mitwirkung des Gerichts bewirkten (Anm. 345 S. 398) — für den künftigen Prozeß von entscheidender Bedeutung, sie enthalten an sich keine Anerkennung eines Schadensanspruches. Es bleibt somit dem Ermessen des Richters überlassen, ob und inwieweit er den Feststellungen beweisende Kraft einräumen oder absprechen will; die Eisenbahn wie die sonstigen Betheiligten können im Prozesse erneute Untersuchung verlangen; kein Theil ist an die Feststellung gebunden, sondern jeder darf im Prozesse dieselbe ergänzen und durch andere Beweismittel unterstützen, aber auch anfechten und entkräften; die Betheiligten — Eisenbahn und Gegenpartei ꝛc. — dürfen sich des Ergebnisses der bahnseitigen Feststellung als Beweismaterial im künftigen Prozesse zwar bedienen, aber weder die Beweiskraft dieses Materials ist irgendwie bestimmt, noch die Beibringung von Gegenbeweisen ausgeschlossen.

Für die Unterlassung oder Verzögerung der Untersuchung und Feststellung ist die Eisenbahn dem Entschädigungsberechtigten schadensersatzpflichtig.

§ 72.

Gerichtliche Feststellung von Ablieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung.[356])

Jedem Betheiligten steht das Recht zu, unbeschadet des in den §§ 70 und 71 vorgesehenen Verfahrens, auch die gerichtliche Feststellung in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zu beantragen.[357])

[356]) Während § 70 den Eisenbahnen bestimmte Obliegenheiten und Rechte in Betreff des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen, insbesondere der Lagerung, Niederlegung und des Verkaufs des Guts ohne Inanspruchnahme des Gerichts zuweist und ferner § 71 den Eisenbahnen die Pflicht auferlegt, gleichfalls außergerichtlich und von Amtswegen in Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen eine eingehende Untersuchung und schriftliche bezw. protokollarische Feststellung herbeizuführen, gewährt § 72 allen Betheiligten das Recht, unbeschadet des in den §§ 70 und 71 vorgesehenen Verfahrens, auch die gerichtliche Feststellung in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs zu beantragen. Neben die eisenbahnseitige Pflicht zur außergerichtlichen Feststellung tritt somit noch das allen Betheiligten zustehende Recht zur gerichtlichen Feststellung des Zustandes des Guts. Diese Bestimmung des § 72 war erforderlich, um jeden Zweifel darüber zu beseitigen, daß durch das außergerichtliche Verfahren der §§ 70, 71 das gesetzliche Recht aller Betheiligten, eine gerichtliche Feststellung des Zustands des Guts herbeizuführen, weder ausgeschlossen noch beschränkt sein solle. § 72.

[357]) Durch § 72 ist jedem Betheiligten das Recht auf gerichtliche Feststellung in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs unbeschränkt — neben dem außergerichtlichen Verfahren der §§ 70 und 71 — ausdrücklich vorbehalten. Die Worte „in Gemäßheit der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs" weisen auf das bereits bei § 70 Anm. 345 erörterte Recht der Betheiligten aus Art. 407 H.-G.-B. hin, in Fällen der Nichtausmittelung oder Annahmeverweigerung des Empfängers oder des Streites über Annahme oder Zustand des Gutes den letzteren durch Sachverständige feststellen und die Ernennung und Vernehmung derselben durch das Gericht herbeiführen zu lassen. Es ist aber hervorzuheben, daß § 72 den Betheiligten nur das gesetzliche Recht auf gerichtliche Feststellung (H.-G.-B. Art. 407 Abs. 1 bis 3) — unbeschadet des außergerichtlichen Verfahrens gemäß §§ 70, 71 — vorbehält, nicht aber das gesetzliche Recht auf gerichtliche Niederlegung und Veräußerung des Guts (H.-G.-B. Art. 407 Abs. 4). Dieses letztere Recht ist also durch die Bestimmungen des § 70 Abs. 2 und 3 der Verk.-Ord. ausgeschlossen bezw. beschränkt, und die Eisenbahn kann daher dem Antrage der Betheiligten auf gerichtliche Niederlegung und Veräußerung des Guts in Fällen des § 70 widersprechen und diese Maßnahmen außergerichtlich bewirken (Anm. 345 S. 399). § 72. Einziger Absatz.

Durch die Worte „unbeschadet des in den §§ 70 und 71 vorgesehenen Verfahrens“ ist angedeutet, daß das Recht der Betheiligten auf gerichtliche Feststellung neben der Pflicht der Eisenbahn, bezw. dem korrelaten Rechte der Gegenpartei auf außergerichtliche Feststellung (§ 71) bestehen soll, mithin die letztere die gerichtliche Feststellung nicht ausschließt oder erübrigt und dem Antrage auf gerichtliche Feststellung nicht etwa mit dem Einwande begegnet werden darf, daß eine außergerichtliche Feststellung bereits stattgefunden habe, ebenso wie umgekehrt die gerichtliche Feststellung (§ 72) die Eisenbahn nicht von ihrer Pflicht zur außergerichtlichen Feststellung (§ 71) befreit. Das Recht steht „jedem Betheiligten“ zu, d. h. sowohl allen betheiligten Eisenbahnen, wie den Absendern und Empfängern, sowie deren Rechtsnachfolgern, welche ein Interesse an der Erfüllung des Frachtvertrages und an der Entschädigung haben, dem Empfänger also nur dann, wenn er gemäß § 64 Abs. 4, § 66 Abs. 2 in den Frachtvertrag eingetreten ist. Nur das Recht, nicht auch die Pflicht zur gerichtlichen Feststellung ist den Betheiligten durch § 72 zugewiesen. Also auch die Eisenbahn ist hierzu nur berechtigt, nicht, wie in den Fällen des § 71, verpflichtet. § 72 spricht nur von dem Rechte der Betheiligten, die gerichtliche Feststellung zu „beantragen“. Daß das Gericht gemäß Art. 407 Abs. 1—3 H.-G.-B. verpflichtet ist, einem derartigen Antrage zu entsprechen, wenn die Voraussetzungen des Art. 407 Abs. 1 vorliegen, ist bereits an früherer Stelle (Anm. 345 S. 398) hervorgehoben.

§ 73.

Aktivlegitimation. Reklamationen.[358])

(1) Zur Geltendmachung der aus dem Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.[359])

(2) Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes, den Aufnahmeschein oder eine Bescheinigung der Versandstation, daß eine solche Urkunde nicht ausgestellt ist, nicht beizubringen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.[360])

(3) Außergerichtliche Ansprüche (Reklamationen) sind mit einer Bescheinigung über den Werth des Gutes und, wenn dem Empfänger der Frachtbrief übergeben ist, mit diesem anzubringen.[361]) Die Eisenbahnen haben derartige Ansprüche mit thunlichster Beschleunigung zu untersuchen und, sofern nicht eine gütliche Verständigung erfolgt, mittelst schriftlichen Bescheides zu erledigen.

§ 73. [358]) Die §§ 73 u. 74 enthalten Bestimmungen über die Legitimation zur Geltendmachung von Rechten, welche aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegen die Eisenbahnen erhoben werden; und zwar regelt § 73 die Aktiv-

legitimation, § 74 die Passivlegitimation. Was zunächst den § 73 anlangt, so ist in demselben über die Aktivlegitimation für die Geltendmachung — gerichtliche und außergerichtliche — aller aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte Bestimmung getroffen. Gegenüber dieser reglementarischen Vereinbarung darf sich kein Theil auf eine anderweitige Regelung durch die Landesrechte 2c. berufen.

§ 73. Abs. 1

[359]) Für die Regelung der Aktivlegitimation ist der 2c. Grundsatz angenommen worden, daß aktivlegitimirt derjenige ist, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht, d. h. daß die Aktivlegitimation auf dem Verfügungsrecht über das Frachtgut basirt. Dies hängt mit der eigenartigen Rechtsnatur des Frachtvertrages zusammen, nach dessen Zweck und Wesen die Rechte und Pflichten aus dem Vertrage nothwendig vom Absender auf den Empfänger übergehen müssen. Indem das H.-G.-B. Art. 402 und 405 für das wichtigste dieser Vertragsrechte — das Verfügungsrecht — den Zeitpunkt des Uebergangs durch bestimmte formelle Akte genau festsetzt, stellt in weiterer Ausdehnung dieses Grundsatzes die Verk.-Ord. § 73 zugleich den hiernach Verfügungsberechtigten als den zur gerichtlichen Geltendmachung aller Vertragsrechte überhaupt Legitimirten hin.

Das Verfügungsrecht ist aber durch Art. 402, 405 H.-G.-B. in Verbindung mit § 64 Verk.-Ord. folgendermaßen geregelt: Ist ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein nicht ausgestellt, so steht dem Absender das Verfügungsrecht zu, bis nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte Frachtbriefübergabe an den Empfänger oder Klagezustellung desselben an die Eisenbahn erfolgt; von diesem Zeitpunkte ab dem Empfänger (§ 64 Anm. 299. S. 349). Ist ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt, so steht für die im Art. 402 Abs. 1 H.-G.-B. § 64 Abs. 1 Verk.-Ord. aufgeführten Befugnisse dem Absender bis zu dem vorbezeichneten Zeitpunkte das Verfügungsrecht zu, wenn er das Duplikat oder den Aufnahmeschein vorweist, für alle anderen Verfügungsbefugnisse auch ohne Duplikat oder Aufnahmeschein. Nach jenem Zeitpunkte stehen ausnahmslos alle Verfügungsbefugnisse dem Empfänger zu, gleichviel in wessen Besitz sich Duplikat oder Aufnahmeschein befindet. Die Annahme, daß das Vertragsrecht des Absenders fortbestehen bleibt bezw. wieder auflebt, auch nachdem der Empfänger durch einen der gesetzlich bezw. reglementarisch vorgeschriebenen Annahmeakte in den Frachtvertrag eingetreten ist, wenn er von den durch diesen Eintritt erworbenen Rechten keinen Gebrauch macht (R.-O.-H.-G., 24. Mai 1872, Entsch. Bd. 6 S. 273, 275, v. Hahn II S. 634, Schott S. 394), ist weder mit Sinn und Wortlaut des H.-G.-B. noch mit dem Wesen und der Konstruktion des Frachtvertrages vereinbar. Mit dem Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag sind vielmehr die Vertragsrechte und Pflichten des Absenders erloschen und können weder wiederaufleben, noch neben den Rechten und Pflichten des Empfängers fortbestehen (Endemann, H.-R. S. 740, Anm. 16, Protok. z. H.-G.-B. S. 1232, 4732).

Abs. 1 betrifft nur die aus dem Eisenbahnfrachtvertrage „gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte." Es kommen nur Rechte gegenüber der Eisenbahn, also solche in Betracht, bei deren Geltendmachung

die Parteien forderungsberechtigt und aktivlegitimirt sind, dagegen die Eisenbahn die verpflichtete bezw. die Schuldnerin, die passivlegitimirte ist. Rechte der Eisenbahn gegenüber den Parteien (Absender, Empfänger, Bevollmächtigten und Successoren derselben) stehen hier nicht in Frage. Ferner bezieht sich Abs. 1 ausschließlich auf solche Rechte, welche aus dem Eisenbahnfrachtvertrage entspringen, also aus einem gemäß § 54 abgeschlossenen Frachtvertrage. Die Rechte müssen durch den Frachtvertrag begründete, frachtvertragsmäßige sein, gleichviel ob sie auf Erfüllung oder Schadenersatz wegen Nichterfüllung gerichtet ist. Handelt es sich um Rechte, die zwar aus dem Transport herrühren bezw. mit diesem im Zusammenhange stehen, aber nicht aus dem Frachtvertrage sich ergeben, wie z. B. aus der Verletzung der gesetzlichen Transportpflicht, vor Abschluß des Frachtvertrages (H.-G.-B. Art. 422 Verk.-Ord. §§ 6, 55 Abs. 1 f. Anm. 222 S. 274), oder aus einem diesem vorangehenden oder nachfolgenden Verwahrungsvertrage (Verk.-Ord. § 55 Abs. 2 f. Anm. 223 S. 274), so richtet sich die Aktiv-Legitimation nicht nach dem Verfügungsrechte. Im Uebrigen ist dasselbe aber für die Geltendmachung aller frachtvertragsmäßigen Rechte entscheidend, umfaßt mithin nicht allein Entschädigungsforderungen gegen die Eisenbahnen aus Verlust, Minderung oder Beschädigung des Guts, sowie aus Versäumung der Lieferfrist (§§ 75—88), sondern auch Forderungen aus vertragswidriger Handlungsweise ihrer Leute und anderer Personen, deren sie sich bei Ausführung des übernommenen Transportes bedienen (§ 9), aus der Auflage gesetz- und reglementswidriger Transportbedingungen, sowie aus der Bevorzugung eines Absenders vor dem anderen in der Beförderung, nach Abschluß des Frachtvertrages (H.-G.-B. Art. 423 Verk.-Ord., §§ 6, 56 Abs. 4), ferner aus der Verzögerung oder Unterlassung der Abstempelung des Frachtbriefes oder der Bescheinigung des Empfangs auf dem Frachtbrief-Duplikate (§ 54 Abs. 1, 2, 5), aus der Nichterfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften (§ 59); aus gesetz- und reglementswidriger oder irriger Festsetzung, Publikation, Anwendung und Berechnung der Tarife, Gebühren, baaren Auslagen, (§§ 60, 61) u. s. w.

§ 73. Abs. 2. [360]) Abs. 2 enthält für den Fall, daß ein Frachtbrief-Duplikat oder Aufnahmeschein ausgestellt ist, eine Ausnahme von dem Grundsatze, wonach aktivlegitimirt nur derjenige ist, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht. Da in Betreff der im Art. 402, Abs. 1 H.-G.-B., § 64 Abs. 1 Verk.-Ord. bezeichneten Befugnisse das Verfügungsrecht des Absenders im Falle der Ausstellung des Frachtbrief-Duplikats bezw. Aufnahmescheines von der Vorweisung desselben abhängig ist, so würde der Absender hinsichtlich jener Befugnisse ohne die Vorweisung des Duplikats 2c. auch nicht zur Geltendmachung der betreffenden Ansprüche aktivlegitimirt sein. Die Verk.-Ord. § 73 Abs. 2 gewährt ihm aber ausnahmsweise — auch wenn er das Duplikat, den Aufnahmeschein oder eine Bescheinigung der Versandstation, daß eine solche Urkunde nicht ausgestellt ist, nicht beizubringen vermag — diese Legitimation, falls der Empfänger zustimmt. Der Absender soll also in diesen Fällen gerichtlich legitimirt sein, obwohl er gemäß § 64 Abs. 2 nicht verfügungsberechtigt ist. Der Mangel seiner Verfügungsberechtigung

wird hier ersetzt durch die Zustimmung des Empfängers. Diese ist aber nur insoweit erforderlich, als der Absender für die Ausübung seines Verfügungsrechts der Vorweisung des Duplikats überhaupt bedarf, also nur für die Fälle des § 64 Abs. 1. Für alle anderen Fälle ist der Absender auch ohne Duplikat rc. verfügungsberechtigt, mithin aktivlegitimirt und bedarf der Zustimmung des Empfängers nicht.

Die Bestimmung des Abs. 2 ist strikte zu interpretiren, d. h. der Mangel des etwa ausgestellten Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins rc. darf vom Absender zur Führung seiner Aktivlegitimation nur ausschließlich durch den Nachweis der Zustimmung des Empfängers, nicht durch einen adäquat erscheinenden Nachweis, z. B. daß das Duplikat verloren gegangen, einem Dritten übergeben worden, dem Empfänger nicht übergeben worden ist u. s. w. ersetzt werden. Vielmehr ist jede andere Führung der Aktivlegitimation nach dem klaren Wortlaut des Abs. 2 und seiner Eigenschaft als strikte zu interpretirender Ausnahmevorschrift unbedingt ausgeschlossen. Mithin ist auch im Falle des Verlustes des Duplikats, der Nichtübergabe desselben an den Empfänger rc., obwohl in diesen Fällen der Empfänger ein rechtliches Interesse an der Ausübung des Verfügungs- oder Klagerechts nicht hat bezw. noch nicht hat, die Zustimmung des Empfängers zur Klage des Absenders, welcher das Frachtbrief-Duplikat nicht vorzuweisen vermag, erforderlich. Dem Absender bleibt gegenüber dem Empfänger, welcher ohne Grund die Zustimmung verweigert, kein anderes Mittel, als diesen wegen der ungerechtfertigten Weigerung regreßpflichtig zu machen oder auf Ertheilung der Zustimmung zu verklagen oder die Amortisation des Duplikats herbeizuführen. Hiervon macht auch der Fall des Annahmeverzugs des Empfängers keine Ausnahme. Die Bestimmung des Abs. 2 darf im Uebrigen nicht zu dem Rückschlusse verleiten, daß auch in Betreff der Ausübung des Verfügungsrechtes des Absenders (§ 64 Abs. 2) der Mangel des Frachtbrief-Duplikats durch die Zustimmung des Empfängers ersetzt werde. Nur für die Aktivlegitimation, nicht für die Ausübung des Verfügungsrechts, kann die Zustimmung des Empfängers an die Stelle des Frachtbrief-Duplikats oder Aufnahmescheins treten bezw. diese Papiere ersetzen.

[381]) Die Bestimmungen der vorangehenden Abs. 1 u. 2 erstrecken sich in gleicher Weise sowohl auf die gerichtliche, wie außergerichtliche Geltendmachung der Frachtvertragsansprüche. Bezüglich der außergerichtlichen Geltendmachung, d. h. im Reklamationswege trifft Abs. 3 noch einige besondere Bestimmungen über die dabei zu beobachtenden Formalitäten. Satz 1 verpflichtet den Reklamanten, außergerichtliche Ansprüche (Reklamationen) mit einer Bescheinigung über den Werth des Gutes und, wenn dem Empfänger der Frachtbrief übergeben ist, mit diesem anzubringen. (Ueber die Einforderung der Frachtbriefe bei Erstattung von Frachtbeträgen und über die Erstattungsvermerke auf denselben, s. Allg. Abf.-Vorschr. § 73 Abs. 3.) Demgegenüber sind gemäß Satz 2 die Eisenbahnen gehalten, derartige rc. außergerichtliche Ansprüche mit thunlichster Beschleunigung zu untersuchen und, sofern nicht eine gütliche Verständigung erfolgt, mittelst schriftlichen Bescheides zu erledigen. Beide Verpflichtungen sind obligatorisch. Einer-

§ 73. Abs. 3.

seits darf die Eisenbahn Reklamationen zurückweisen, denen die im Satz 1 bezeichneten Erfordernisse fehlen. Andererseits ist der Reklamant berechtigt, die Eisenbahn zu den ihr durch Satz 2 zugewiesenen Obliegenheiten im Beschwerde- bezw. auch im Rechtswege anzuhalten.

§ 74.

Haftung mehrerer Eisenbahnen.[362])

(1) Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transports auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.[363])

(2) Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.[364])

(3) Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat.[365]) Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.[366])

(4) Das Wahlrecht erlischt mit Erhebung der Klage.[367])

§ 74. [362]) Das H.-G.-B. trifft nicht nur im Art. 400 (s. Verk.-Ord. § 9 Anm. 27 S. 54) über die Haftpflicht des Frachtführers für das unselbstständige Personal Bestimmung, sondern auch im Art. 401 über die Haftpflicht für andere selbstständige Frachtführer, deren er sich zur Ausführung des übernommenen Transports bedient, zugleich aber auch über die Haftpflicht dieser anderen am Transport betheiligten Frachtführer in Betreff des auf sie übergegangenen Transports. Art. 401 Abs. 1 bestimmt: „Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transports das Gut einem anderen Frachtführer übergiebt, so haftet er für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung", und Abs. 2: „Jeder Frachtführer, welcher auf einen anderen Frachtführer folgt, tritt dadurch, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, in den Frachtvertrag gemäß dem Frachtbrief ein, übernimmt eine selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen und hat auch in Bezug auf den von den früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen." Während Abs. 1 die Haftung des ersten — Annahme-Frachtführers — für

die folgenden bestimmt, regelt Abs. 2 die Haftung der folgenden sowohl für ihre Vor- wie Nachmänner. (Anschütz u. v. Völdernborff, III, S. 441. Endemann, H.-R., § 155, R. d. E. S. 584, 600. Goldschmidt, Handb. I, 2, 1. Aufl., § 75 S. 753. v. Hahn, II, S. 627. Thöl, III, §§ 3, 32, 73, 77, 79, 114. Schott S. 435 f. Puchelt, 3. Aufl. II, S. 483. Staub S. 968.) Da der Frachtvertrag begrifflich ein Werkverdingungsvertrag (loc. cond. operis) ist (s. Anm. 27 S. 54) und die Beförderung des Gutes auf der ganzen übernommenen Strecke vom Annahme- bis zum Bestimmungsort zum Gegenstande hat, so läßt sich zwar die Haftung des ersten Frachtführers für die folgenden juristisch wohl erklären. Denn der erste Frachtführer übernimmt den Transport als ein ganzes Werk und haftet demgemäß für die Ausführung desselben, gleichviel mit welchen Kräften er dieselbe bewirkt, ob er sich seiner eigenen Organe (Leute 2c.) oder anderer Frachtführer hierzu bedient. Doch erklärt diese Haftung des ersten Frachtführers für die folgenden aus dem Frachtvertrage nicht zugleich auch die im Abs. 2 des Art. 401 positiv ausgesprochene solidarische Haftung aller folgenden Frachtführer, welche — unmittelbar wenigstens — einen Vertrag mit dem Absender nicht abgeschlossen haben, für den ganzen Transport. Zahlreiche Versuche zur juristischen Konstruktion dieses Verhältnisses sind gemacht worden. Von diesen erscheint die Annahme am meisten begründet, daß der erste Frachtführer bei dem Vertragsabschluß mit Wissen und Zustimmung des Absenders zugleich als Vertreter der folgenden, bezw. als Mitglied einer Frachtführergemeinschaft auftritt, welche sich durch einen gleichartigen Willensakt — die Uebernahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbriefe — für die ganze Beförderungsstrecke succesive und stillschweigend bildet und die gemeinsame Ausführung des Transportvertrages mittelst der Willenserklärung des ersten Frachtführers und der sich daranschließenden der folgenden Frachtführer übernimmt. Aus diesem gemeinsamen Frachtvertrage — Sammtfrachtvertrag — (Schott S. 439. Eger, Internat. Uebereink., Art. 27 S. 491. Rosenthal, Internt. Eisenbahnfrachtr., S. 49. Meili, Internat. Eisenb.-Vertr. S. 45) — ergiebt sich mit Nothwendigkeit die solidarische Haftung aller betheiligten Frachtführer für den ganzen übernommenen Transport.

Die Verk.-Ordn. § 74 Abs. 1 u. 2 giebt diese Grundsätze in unwesentlich veränderter Fassung wieder und macht dieselben dadurch zugleich zu reglementarisch vereinbarten. Auch besitzen dieselben für die Haftung der Eisenbahnen eine viel weitgehendere Bedeutung, als für die Haftung gewöhnlicher Frachtführer, weil die Uebernahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbriefe nicht, wie bei letzteren, in das Belieben des folgenden gestellt ist, sondern die Eisenbahnen durch § 49 Verk.-Ordn. (Anm. 170 S. 210 ff.) reglementarisch verpflichtet sind, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen anzunehmen, ohne daß es für den Uebergang von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf. Demgemäß ist den deutschen Bahnen durch Verwaltungsvorschrift (§ 49 Verk.-Ordn.) die Pflicht auferlegt, Gütertransporte nicht nur für die eigene Strecke, sondern auch darüber hinaus nach den Stationen sämmtlicher anschließenden Bahnen innerhalb des deutschen Reichs-

gebiets zu übernehmen und ohne jede Vermittelung, d. h. ohne neuen Frachtvertrag bezw. Frachtbrief durch einen einheitlichen, die ganze Transportstrecke umfassenden Frachtvertrag mit dem ursprünglichen, von der Annahme- bis zur Bestimmungs-Station geltenden Frachtbrief selbst auf einander überzuleiten. (v. Hahn, II, S. 700. Ruckdeschel S. 20. Schott S. 478. Endemann, R. d. E., S. 531.) Die Eisenbahnen sind hiernach verpflichtet, sich zur gemeinsamen Uebernahme von Transporten zu vereinigen, eine Frachtführer-(Transport-)Gemeinschaft zu bilden, welche durch die Annahmebahn mit dem Absender einen einheitlichen Frachtvertrag für die Gesammtstrecke abschließt, und damit auch die solidarische Haftpflicht (Zwangsgemeinschaft) zu übernehmen.

§ 74. Abs. 1. [363]) Abs. 1 trifft über die Haftung der ersten — der Annahmebahn — für die folgenden Bahnen Bestimmung, und zwar dahin, daß die erste, den Transport übernehmende Bahn, die Annahmebahn, für die Ausführung des Transports sowohl für sich wie für die folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung haftet. Thatsächliche Voraussetzung dieser Haftung ist, daß die Bahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, beides, das Gut mit dem Frachtbrief, und zwar mit dem vorgeschriebenen Eisenbahnfrachtbrief (§§ 51, 52) und zur Beförderung (§ 54, Abs. 1), nicht bloß zur vorläufigen Verwahrung (§ 55 Abs. 2). In letzterem Falle ist nur die Haftung nach den landesrechtlichen Normen des Verwahrungsvertrages begründet (§ 54 Abs. 1, s. Anm. 213 S. 265, Anm. 223 S. 275). Liegt die vorbezeichnete thatsächliche Voraussetzung vor, so haftet die Annahmebahn auch für die folgenden bis zur Ablieferung. Denn indem die erste Bahn das Gut mit dem Frachtbriefe annimmt, schließt sie mit dem Absender einen Gesammtfrachtvertrag sowohl für sich, wie auch für alle anderen am Transport betheiligten Bahnen für die ganze Strecke. Sie kann sich von dieser ihr hiernach für den ganzen Transport obliegenden Haftpflicht gemäß Art. 423 H.-G.-B. nicht durch irgend eine Stipulation befreien. Es kommt auch nicht darauf an, daß die Annahmebahn und die ihr folgenden Bahnen zu einem Eisenbahnverbande (Vereinigung mehrerer Bahnen zur Beförderung mit direkten Frachtsätzen) verbunden sind. Auch für die nicht im Verbandverkehre mit einander stehenden Bahnen ist die Annahmebahn zu haften verpflichtet.

Für die Haftung der Annahmebahn gelten folgende Grundsätze:

1. Die Annahmebahn haftet nur nach Maßgabe des mit ihr selbst abgeschlossenen, ursprünglichen Frachtvertrages bezw. Frachtbriefes, nicht nach etwaigen späteren Vereinbarungen der folgenden Bahnen. Da aber der Frachtbrief bereits die Bezugnahme auf die Verkehrsordnung, sowie auf die Tarife der betreffenden Bahnen enthält, indem die Eingangsworte des Frachtbriefes lauten: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der Bestimmungen der Verkehrsordnung und der Tarife, welche für diese Sendung in Anwendung kommen", so gilt der gesammte Inhalt aller für den betreffenden Transport maßgebenden Tarife der betheiligten Bahnen als vereinbart, vorausgesetzt, daß sie nicht gegen das Handelsgesetzbuch bezw. die Verkehrsordnung verstoßen. Das Prinzip der

Einheit des Frachtvertrages wird dadurch nicht verletzt, daß die verschiedenen Tarife der aufeinander folgenden Bahnen zum Inhalt desselben erklärt werden. (Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 3 S. 59 (61–63), Bd. 21 S. 57.)

2. In den vorbezeichneten Grenzen haftet die Annahmebahn solidarisch für die Ausführung des Transports ganz ebenso, wie wenn sie selbst den Transport bis zur Ablieferung ausgeführt hätte. Ihre Haftung ist nicht bloß eine subsidiäre, sondern eine direkte und prinzipale, sie umfaßt gemäß Art. 400 H.-G.-B., § 9 Verk.-Ordn. auch alle bei der Ausführung betheiligten Organe und gemäß Art. 395 ff. H.-G.-B., §§ 75 ff. Verk.-Ordn. Verlust, Minderung, Beschädigung des Gutes, sowie Versäumung der Lieferfrist, überhaupt die Erfüllung aller Vertragspflichten. (Schott S. 437. Thöl, III, S. 55.) Die Höhe des Schadensersatzes richtet sich nach Art. 396, 427 H.-G.-B., §§ 80 ff., 87 ff. Verk.-Ordn.

3. Die Annahmebahn haftet „auch für die folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung". Die Haftung der Annahmebahn erstreckt sich hiernach auf alle an dem betreffenden Transport nach Maßgabe des Frachtbriefs oder der nachträglich legal gegebenen Anweisungen (Verk.-Ordn. § 64) betheiligten Eisenbahnen. Aber auf diese ist auch die Haftung beschränkt, bezieht sich also nicht auf etwa nachfolgende andere Frachtführer (See- und Binnenschifffahrts-Transport, Spediteure, Kommissionäre ꝛc.) Bedienen sich aber die folgenden Eisenbahnen bei vorhandener Unterbrechung zweier Strecken unterwegs irgend welcher Zwischenfrachtführer, Dampfschiffe, Rollfuhrunternehmer, Pferdebahnen, Trajektanstalten, so daß diese nur verbindende bezw. vermittelnde Hülfsorgane des Eisenbahntransports bilden, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Annahmebahn auch für diese Zwischentransporte in Gemäßheit des § 74 Abs. 1 Verk.-Ordn. haftet.

4. Die Annahmebahn haftet für die folgenden Bahnen „bis zur Ablieferung". Hiernach ist Beginn, Dauer und Ende der Haftpflicht der ersten Bahn für die folgenden gleichfalls ganz nach den Grundsätzen über die Haftung des von ihr selbst ausgeführten Transports zu beurtheilen, d. h. die Haftung beginnt mit der Annahme des Gutes und Frachtbriefs zur Beförderung (Verk.-Ordn. § 54), sie läuft während der ganzen Dauer des Transports, und endet mit der Ablieferung des Gutes an den legitimirten Empfänger zur rechten Zeit und am rechten Ort (Anm. 371 S. 430, 431). Die Annahmebahn haftet mithin auch für die Ablieferungsbahn und die dieser in Betreff der Ablieferung obliegenden Pflichten.

364) Aus dem Prinzip der Zwangsgemeinschaft (Anm. 362 S. 418) folgt ferner die Bestimmung des Abs. 2, daß jede folgende Bahn dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag eintritt und die selbstständige Verpflichtung zur Ausführung des Transports nach Inhalt des Frachtbriefs übernimmt. Darin liegt implicite die Haftung jeder folgenden Bahn für alle vorangehenden und noch weiter folgenden bis zur Ablieferung. § 74. Abs. 2.

I. Thatsächliche Voraussetzung dieser Haftung ist, daß die folgende Bahn das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt.

1. Einerseits ist eine Aufeinanderfolge von Bahnen voraus-

gesetzt. Es dürfen nur Bahnen sein, und zwar eine ununterbrochen sich folgende Reihe von Bahnen. Geht also das Gut dazwischen auch in die Hände von Spediteuren, Kommissionären rc. über, so findet — abgesehen von denjenigen Fällen, wo diese nur Hülfsorgane der betheiligten Bahnen sind, wie z. B. im Falle des § 59 Abs. 3 — Abs. 2 des § 74 keine Anwendung. Es darf nicht ein Transport durch andere selbstständige Frachtführer — wie Post, Dampfschifffahrtsgesellschaft, Flußschiffer rc. — oder Seetransport dazwischen liegen. Doch ist ununterbrochene Schienenverbindung nicht unbedingt nothwendig. Bedienen sich die aufeinander folgenden Eisenbahnen bei vorhandener Unterbrechung ihrer Strecken der Beförderung durch Trajektanstalten, Rollfuhrwerke, Dampffähren, Verbindungsbahnen mit Pferdebetrieb rc., so sind diese als integrirende Theile des Eisenbahntransports zu betrachten und gilt die Aufeinanderfolge der Bahnen nicht als unterbrochen.

2. Andererseits ist die Uebernahme des Guts mit dem ursprünglichen Frachtbriefe vorausgesetzt, d. h. beider vereint. Wird nur eines übernommen, so tritt die Haftung nicht ein. „Ursprünglich" ist jedoch nicht wörtlich zu nehmen; ist der ursprüngliche Frachtbrief unterwegs beschädigt, aber durch eine unveränderte Kopie ersetzt, so kann auch diese als ursprünglicher Frachtbrief gelten. (Reichsger. 22. Oktober 1879. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 1.) Die Uebernahme muß ohne jeden Protest und ohne jeden Vorbehalt erfolgen, sei es, daß er gegen die Beschaffenheit des Guts, die Lieferzeit oder irgend eine andere Bedingung bezw. Angabe des Frachtbriefs gerichtet sei, eine Beschränkung der Transport- und Haftpflicht auf eine Theilstrecke rc. enthalte u. s. w. Daraus folgt: a) Jede derartige Veränderung, Substituirung, modifizirte Erneuerung oder Beschränkung (Vorbehalt, Protest) des ursprünglichen Frachtbriefs ist, wenn sie ohne Wissen des Absenders oder Empfängers geschieht, diesen gegenüber wirkungslos. b) Sie kann, wenn sie im Einvernehmen mit der vorangehenden Bahn erfolgt, lediglich für die Regreßansprüche der Bahnen unter einander von Belang sein. c) Wird bei dem Uebergange des Guts auf eine folgende Bahn der ursprüngliche Frachtbrief mit Genehmigung des Absenders geändert, so liegt nicht mehr der ursprüngliche, sondern ein neuer Frachtbrief vor und ist die Anwendung des Abs. 2 § 74 ausgeschlossen. (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 7 S. 216.) Es entstehen dann eine Anzahl selbstständiger und unabhängig auf einander folgender Verträge verschiedenen Inhalts.

II. Wenn die vorerörterte thatsächliche Voraussetzung gegeben ist, so tritt jede nachfolgende Bahn nach Maßgabe des ursprünglichen Frachtbriefs in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen. Diese Rechtswirkungen sind die der Korrealobligation. (v. Hahn II S. 630. Goldschmidt § 75 S. 753. Thöl III S. 56. Wehrmann S. 167. Schott S. 440. R.-O.-H.-G. Bd. 7 S. 216, Bd. 11 S. 209, 212, Bd. 24 S. 210.) Alle betheiligten Eisenbahnen treten durch die Uebernahme des Guts mit dem ursprünglichen Frachtbriefe in ein Gesammtschuldverhältniß zum Absender (bezw. Empfänger). Auf Grund des ursprünglichen Frachtvertrages, in welchen sie der Reihe nach eintreten, werden sie sämmtlich correi, d. h. jeder haftet solida-

risch für das Ganze, für die Ausführung des ganzen Transports aus demselben Fundamente, aus dem ursprünglichen Frachtvertrage. Daraus ergeben sich folgende Konsequenzen:

1. Der ursprüngliche Frachtvertrag (Frachtbrief) ist als ein einheitlicher allein entscheidend für den Umfang und die Höhe der Haftung einer jeden einzelnen Bahn. Der Eintritt in den Frachtvertrag erfolgt „nach Maßgabe des Frachtbriefs", d. h. in alle Bedingungen des ursprünglichen Frachtvertrages, die lex der Obligation ist ausschließlich der Frachtbrief, und zwar seinem ganzen Inhalte nach derartig, daß die Angaben des Frachtbriefs allein maßgebend für Ort und Zeit der Empfangnahme und Ablieferung, wie für die Qualität und Quantität des Guts, für die Frachtberechnung, die Person des Destinatärs, für Verlust, Beschädigung, Verspätung, wie für alle sonstigen Transportbedingungen sind. (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 11 S. 209, 212.)

2. Der ursprüngliche Frachtvertrag (Frachtbrief) darf nicht einseitig — d. i. nicht ohne Einwilligung des Absenders — von einer der betheiligten Bahnen (durch Vorbehalte, Proteste, Beschränkungen) abgeändert werden. Jede derartige Aenderung des Frachtbriefs ist dem Absender bezw. Empfänger gegenüber rechtlich wirkungslos und das Rechtsverhältniß so zu beurtheilen, als sei der ursprüngliche Frachtbrief ohne jede Aenderung angenommen worden. Geschieht die Aenderung im Einvernehmen mit den vorangehenden Bahnen, so kann sie unter Umständen zwar für die Regreßansprüche der Bahnen unter einander, nicht aber für die Forderungen des Absenders bezw. Empfängers von Bedeutung sein. Mit Einwilligung des Absenders dürfen die Verpflichtungen aus dem ursprünglichen Frachtvertrage zwar zu Gunsten der anderen betheiligten Bahnen vermindert, aber nicht zu deren Nachtheil erschwert oder erweitert werden.

3. Jede am Transporte betheiligte Bahn haftet selbstständig für die Erfüllung des ganzen, ursprünglichen Frachtvertrages. Sie haftet also nicht nur für ihre eigene Transportstrecke, sondern auch für den bereits ausgeführten Transport ihrer Vorgänger und für den noch auszuführenden ihrer Nachmänner. Die Worte „selbstständige Verpflichtung" deuten auf ein wirkliches Korrealverhältniß, nicht auf ein bloßes del credere-Stehen. Jede betheiligte Bahn — auch die erste — ist für die ganze Ausführung des Transports nach Maßgabe des ursprünglichen Frachtbriefes verantwortlich. (Thöl III S. 56. v. Hahn II S. 530. Puchelt II S. 455.)

4. Der vom Absender bezw. Empfänger in Anspruch genommenen Bahn steht weder die Einrede der Theilung, noch der Vorausklage in Rücksicht auf die anderen Bahnen zu. Da jede derselben selbstständig für das Ganze, d. i. für die Erfüllung des ganzen Vertrages haftet, so kann sie weder den Kläger mit seinem Anspruche sofort an eine andere verweisen — z. B. weil diese die Schuld der Beschädigung treffe [illegible] — noch verlangen, daß er seine Forderung unter die sämmtlichen Bahnen theile und jede nur pro rata belange. (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 3 S. [illegible]. Bd. 7 S. [illegible]. Bd. 8 S. 192, Bd. 11 S. 3[illegible]. Bd. 13 S. 317, [illegible]. Bd. [illegible] S. [illegible]. [illegible] Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 1. Bd. 2 S. 1[illegible].)

§ 74. Abs. 3. Satz 1.

[365] Da jede am Transporte betheiligte Bahn selbstständig für die Erfüllung des ganzen ursprünglichen Frachtvertrages haftet, würde der Berechtigte — Absender bezw. Empfänger — gemäß Art. 401 Abs. 2 H.-G.-B. an sich befugt sein, jede der betheiligten Eisenbahnen nach seiner Wahl in Anspruch zu nehmen. Mit Rücksicht auf das Verbot des Art. 423 würden die Eisenbahnen auch nicht befugt sein, den Kreis der nach Art. 401 Abs. 2 solidarisch haftpflichtigen Eisenbahnen auf eine oder einige der betheiligten im Vertragswege zu begrenzen. Es machte sich aber die Erwägung geltend, daß es sich im Interesse des Eisenbahnverkehrs, in welchem zumeist eine große Anzahl von Eisenbahnen am Transporte betheiligt sind, nicht empfehle, dem Berechtigten so viele Verpflichtete gegenüber zu stellen, vielmehr erschien es geboten, den Eisenbahnen durch eine Ausnahmebestimmung zu gestatten, die Rechtsfolgen des aus Abs. 2 des Art. 401 sich ergebenden Korrealverhältnisses zu modifiziren, d. h. eine gewisse Beschränkung in der Zahl bezw. in der Auswahl der vom Berechtigten in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen eintreten zu lassen. (Prot. S. 4702, 5030.) Demgemäß bestimmt das Hand.-Ges.-Buch Art. 429, daß, wenn eine Eisenbahn das Gut mit dem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, bedungen werden kann, daß nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbrief übernommen haben, nach Maßgabe des Art. 401 als Frachtführer für den ganzen Transport haften, sondern daß nur die erste Bahn und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbrief zuletzt übernommen hat, dieser Haftpflicht für den ganzen Transport unterliegt, vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegen einander, daß dagegen eine der übrigen, in der Mitte liegenden Eisenbahn nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schade auf ihrer Bahn sich ereignet hat. (Endemann, H.-R., § 161, R. d. E., § 125. v. Hahn II S. 754. Makower Art. 429. Puchelt II S. 585. Thöl, H.-R., III § 114. Schott § 358. Staub S. 1013 ff.)

Abs. 3 § 74 der Verk.-Ord. hat von dieser Befugniß Gebrauch gemacht und damit die vom H.-G.-B. gestattete Beschränkung zugleich reglementarisch vereinbart. Im Anschlusse an Art. 429 H.-G.-B. — und in der Fassung übereinstimmend mit der analogen Vorschrift des Art. 27 Abs. 3 des internationalen Uebereinkommens — ist bestimmt, daß die Ansprüche aus dem Frachtvertrage — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden können, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu. Hierdurch ist aber nur dem Absender gegenüber die formelle Passivlegitimation beschränkt, in materieller Hinsicht bleibt dagegen im Uebrigen — wie die ausdrückliche Hervorhebung: „unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander“ erkennen läßt, — die solidarische Haftung aller betheiligten Bahnen unverändert und unbeschränkt. (v. Hahn II S. 631, 755. Wehrmann S. 168, 173. Schott S. 442, 511. Ruckdeschel S. 165. R.-

O.-H.-G. Bd. 24 S. 206, 210.) Die vom Absender in Anspruch genommene Bahn kann sich also im Rückgriffswege auch an die vorstehend nicht bezeichneten Bahnen halten, soweit sich ein Regreßrecht aus der gemeinsamen Haftpflicht begründen läßt. Die Beschränkung der Passivlegitimation auf die drei bezeichneten Bahnen soll sich ferner nur auf Ansprüche beziehen, welche „im Wege der Klage" geltend gemacht werden. Daraus folgt c contr., daß die Beschränkung fortfällt, wenn es sich um Widerklage oder Einrede handelt. Die Bestimmungen des Art. 28 des internationalen Uebereinkommens, welche die Beschränkung in gewissem Umfange auch auf die Widerklage oder Einrede ausdehnen, sind in die Verkehrsordnung nicht aufgenommen worden. Die Beschränkung der Passivlegitimation erstreckt sich nur auf Ansprüche gegen die Eisenbahnen, mithin nicht auf Ansprüche der Eisenbahnen gegen Absender bezw. Empfänger. Es stehen auch hier also nur solche Ansprüche in Frage, bei deren Geltendmachung die Eisenbahnen die Verpflichteten sind. Sodann bezieht sich die Beschränkung nur auf Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrage (§ 54 Verk.-Ord.) Die Ansprüche müssen aus einem solchen Vertrage entsprungene, frachtvertragsmäßige sein. Daraus ergiebt sich, daß die in Rede stehende Bestimmung auf Geltendmachung aller derjenigen Ansprüche keine Anwendung findet, welche nicht aus dem Eisenbahnfrachtvertrage hervorgehen, wenngleich sie aus dem Eisenbahntransporte herrühren bezw. mit diesem im Zusammenhange stehen. Für derartige Ansprüche, z. B. wegen verweigerter Abschließung eines Frachtvertrages (Verk.-Ord. § 6), Verlustes 2c. vorläufig verwahrter Güter (§ 55 Abs. 2) 2c. bleiben die Landesrechte in Betreff der Passivlegitimation unverändert in Geltung.

Die Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrage können nur gegen eine beschränkte Zahl der am Transport betheiligten Bahnen gerichtet werden, und zwar höchstens gegen drei Bahnen, nämlich: a. Die erste Bahn, d. h. diejenige, welche zuerst das Gut mit dem Frachtbrief übernommen, den Frachtvertrag durch Annahme des Guts mit dem Frachtbriefe abgeschlossen hat, die Annahme-, Versand-, Abgangsbahn. Sie ist unbedingt haftpflichtig. Zu ihrer Inanspruchnahme genügt der Nachweis, daß sie ursprünglich und als erste den Frachtvertrag durch Uebernahme des Guts mit dem Frachtbriefe eingegangen. Damit ist ihre Passivlegitimation begründet. b. Diejenige Bahn, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat. Diese Bahn wird häufig, muß aber nicht identisch sein mit der letzten Bahn, welche nach Maßgabe des Frachtbriefs das Gut an den Adressaten abzuliefern hat, mit der Empfangs-, Ankunfts-, Ablieferungsbahn. (Thöl III S. 231. v. Hahn II S. 755. Puchelt II S. 586. Ruckdeschel S. 163. Endemann, R. d. E., S. 654. Reichsger. 28. Oktober 1881. Braun und Blum, Annal. Bd. 4., S. 469 f. Staub S. 1014.) Es ist stets diejenige Bahn die mithaftpflichtige, welche das Gut und den Frachtbrief zusammen erweislich zuletzt übernommen hat, gleichviel ob beides unterwegs oder erst am Ablieferungsort beschädigt oder in Verlust gerathen ist, und gleichviel welche Bahn das Gut oder den Frachtbrief abgeliefert hat. Zur Inanspruchnahme der betreffenden Bahn ist der Nachweis erforderlich, daß sie Gut und Frachtbrief zuletzt übernommen hat, d. h. daß sich bei ihr die Thatsache der

gemeinschaftlichen Uebernahme beider Objekte zum letzten Male vollzogen hat. c. Diejenige Bahn, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat, d. h. jede der am Transporte betheiligten Bahnen, auf deren Linien die Thatsache des Schadens eingetreten ist, gleichviel ob dies mit oder ohne ihr oder ihrer Leute Verschulden, durch Zufall zc. geschehen ist. Obwohl hier nicht, wie im Art. 429 D. H.-G.-B., ausdrücklich bestimmt ist, daß der in Anspruch genommenen Bahn nachgewiesen werden müsse, der Schaden habe sich auf ihrer Strecke ereignet, so liegt auch ohne besondere Vorschrift dem Kläger nach allgemeinen prozessualischen Regeln dieser Nachweis ob. Festzuhalten ist hierbei, daß es sich nicht um diejenige Bahn handelt, welch den Schaden durch ihr Verschulden herbeigeführt hat, sondern lediglich um diejenige, auf deren Strecke der Schaden sich ereignet hat, ein Umstand, der dann von Erheblichkeit ist, wenn die Schadensursache und der faktische Eintritt des Schadens verschiedenen Bahnen angehören. Die bloße Thatsache des Eintritts des Schadens ist also für die Passivlegitimation entscheidend, gleichviel ob die Bahn, wo dieses Ereigniß geschehen, auch zugleich dasselbe verschuldet hat, oder nicht.

§ 74. Abs. 3. Satz 2.

366) Nach Abs. 3 Satz 2 steht dem Kläger unter den bezeichneten Bahnen die Wahl zu. Dieser Satz ergiebt sich aus dem Korrealverhältniß der betreffenden Bahnen eigentlich von selbst. Denn an sich steht nach den Regeln der Korrealität dem Berechtigten nach seiner Wahl die Inanspruchnahme aller Verpflichteten zu. Nachdem durch Abs. 3 die Passivlegitimation auf die drei dort bezeichneten Bahnen beschränkt worden ist, ist folgerichtig auch die Wahl des Klägers auf diese drei Bahnen beschränkt. Weiter aber geht die Beschränkung nicht. Unter jenen drei Bahnen kann er beliebig wählen, von der getroffenen Wahl wieder abgehen und so lange wählen, bis er seine volle Befriedigung erlangt hat. (s. Abs. 4 Anm. 367.)

§ 74. Abs. 4.

367) Abs. 4 bestimmt — abweichend von dem allgemeinem Grundsatze der Korrealität — daß das Wahlrecht mit Erhebung der Klage erlischt. Diese (aus Art. 27 Abs. 5 des internationalen Uebereinkommens entnommene) Bestimmung muß als rechtsungültig bezeichnet werden, weil sie gegen Art. 423 H.-G.-B. verstößt. Denn Art. 429 H.-G.-B. gestattet den Bahnen nicht, das Wahlrecht unter den dort bezeichneten 3 Bahnen zeitlich zu beschränken. (s. Anm. 366 u. Rosenthal S. 281: „Diese Beschränkung ist dem Art. 429 H.-G.-B. fremd.“ Vgl. auch Puchelt-Förtsch, Anm. 5 z. Art. 429 H.-G.-B. u. Staub S. 1015.) Ueber die Befugniß des Art. 429 darf aber nicht hinausgegangen werden. Die zeitliche Beschränkung des Wahlrechts bis auf den Moment der Klageerhebung ist mit dem Verbot des Art. 423 nicht vereinbar.

§ 75.

Haftung für Verlust und Beschädigung im Allgemeinen.[368])

(1) Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Paragraphen enthaltenen näheren Bestimmungen[369]) für den Schaden,

welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes[370]) seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung[371]) entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag[372]), daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben,[373]) durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage)[374]) oder durch höhere Gewalt[375]) herbeigeführt worden ist.

(2) Der Ablieferung an den Empfänger steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation sowie die nach Maßgabe der Verkehrs-Ordnung stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.[376])

368) § 75 trifft in weiterer Ausführung des bereits bei § 9 Anm. 27 entwickelten Haftpflichtprinzips Bestimmung über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes. Diesem Prinzipe (des receptum) giebt das Hand.-Ges.-Buch Art. 395 Abs. 1 folgenden Ausdruck: „Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, Leckage u. dgl., oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.“ (Anschütz und v. Völdernndorff, III, S. 432. Endemann, R. d. E., § 117. Goldschmidt, Handbuch I, 2, 1. Aufl., §§ 65, 75. v. Hahn, II, S. 591. Schott § 340. Puchelt, II, S. 460. Thöl, III, §§ 22–27. Staub S. 596 ff.) Dem Frachtführer ist darnach die strengste Haftpflicht auferlegt, er haftet sowohl für seine Handlungen und Transportmittel, wie auch für seine Dienstorgane (Leute) unbedingt, und ferner für die Handlungen Dritter und für Naturereignisse insoweit, als dieselben durch menschenmögliche Vorsicht mit vernünftigen Mitteln überhaupt abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können. Durch die bloße Thatsache der Beschädigung oder des Verlustes des zum Transporte aufgegebenen Gutes ist die Schadensersatzklage an sich begründet, ohne jeden Nachweis eines Verschuldens des Frachtführers. Will dieser gegenüber jener Thatsache seine Haftpflicht dennoch ablehnen, so hat er, da er das Gut unversehrt abzuliefern verpflichtet ist, seinerseits zu beweisen, daß der Schaden aus einer Thatsache entstanden ist, welche er gesetzlich nicht zu vertreten hat. Die Einreden aber, die ihm in dieser Hinsicht überhaupt gestattet sind und deren Beweis ihm ausschließlich obliegt, sind gesetzlich aufs Aeußerste beschränkt. Denn der Frachtführer hat nur die Einrede der höheren Gewalt nach Maßgabe der vorstehenden Grundsätze des receptum, und die Einrede des eigenen Verschuldens. Der gewöhnliche Frachtführer darf die ihm

§ 75

auferlegte, strenge gesetzliche Haftpflicht gültigerweise und in beliebigem Umfange durch Vertrag beschränken oder ausschließen. Der Eisenbahn ist dies durch Art. 423 verboten, soweit nicht in den in Art. 424—431 besonders normirten Fällen Ausnahmen zugelassen sind. (Einleitung S. 6 ff.) Die Verkehrsordnung § 75 Abs. 1 hat daher den gesetzlichen Grundsatz des Art. 395 Abs. 1 H.-G.-B. im Wesentlichen aufgenommen und dadurch zugleich zu einem reglementarischen gemacht, zugleich aber, um sich im Interesse der Einheitlichkeit des internen und des internationalen Rechts den entsprechenden Normen des internationalen Eisenbahnfrachtrechts möglichst anzupassen, nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 30 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, in Form und Inhalt einige im Folgenden noch des Näheren zu erörternde Modifikationen eintreten lassen.

§ 75. Abs. 1. [369]) Die strenge Haftpflicht der Eisenbahnen ex recepto, für welche § 75 Abs. 1 die Voraussetzungen vorschreibt, soll — wie der Hinweis durch die Worte „nach Maßgabe der in den folgenden Paragraphen enthaltenen Bestimmungen" andeutet — nur eintreten mit den Beschränkungen, welche die §§ 76 ff. und mit der Schadensbemessung, welche die §§ 80 ff. normiren. Haftpflichtig ist jede an einem Eisenbahntransport betheiligte Eisenbahn, sowohl die Annahme-(Versandt-)Bahn, wie die Ablieferungs-(Bestimmungs-)Bahn, wie jede dazwischenliegende Bahn. Alle diese Bahnen haften nach den oben § 74 Abs. 1 u. 2, Anm. 363, 364 erörterten Grundsätzen solidarisch für den auf der ganzen Beförderungsstrecke eingetretenen Schaden 2c., jedoch mit der im § 74 Abs. 3 (Anm. 365) normirten Einschränkung der Passivlegitimation.

§ 75. Abs. 1. [370]) Die Eisenbahn ist nach Abs. 1 verpflichtet, den Betheiligten für den Schaden aufzukommen, welchen sie durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Frachtgutes erleiden. Die §§ 80 ff. Verk.-Ord. bestimmen des Näheren, in welchem Umfange und nach welchen Normen der Ersatz dieses Schadens zu bemessen ist (Anm. 408 ff.). Der Eisenbahn liegt nur der Ersatz des Schadens, nicht etwa eine Rückgewähr in natura ob. Ein auf letzteres gerichteter Anspruch ist unbegründet, außer im Falle der Wiederauffindung des in Verlust gerathenen Gutes unter den Voraussetzungen des § 82 Verk.-Ordn. (Anm. 486 ff.) Ferner ist diese strenge Haftpflicht lediglich auf den Schaden durch Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes beschränkt. Daraus folgt e contrario, daß alle Schäden anderer Art nicht der strengen Haftung ex recepto aus Art. 395 H.-G.-B. bezw. § 75 Verk.-Ordn. unterworfen sind. Die Haftpflicht für Versäumung der Lagerfrist ist im Art. 397 H.-G.-B. §§ 86, 87 Verk.-Ordn. besonders geregelt.

„Verlust" des Gutes liegt vor, wenn die Eisenbahn außer Stande ist, dasselbe bestimmungsmäßig auszuhändigen und ihrer vertragsmäßigen Ablieferungspflicht zu genügen bezw. dasselbe an den Absender zurückzugeben, — und zwar — ohne Unterschied, worin dies seinen Grund hat. Es ist gleichgültig, ob das Gut bereits auf dem Transporte oder am Ablieferungsorte verloren gegangen ist, wenn der Verlust nur vor der Aushändigung eingetreten ist; ferner ob es mit Willen der Eisenbahn und in welcher Weise es abhanden gekommen ist, und ob der Grund aufgeklärt

werden kann; ob das Gut vernichtet, konfiszirt, verloren, entwendet, verwechselt, vertauscht, falsch dirigirt, unrichtig ausgeliefert, trotz rechtzeitig erhaltener Kontreordre an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger ausgehändigt, veräußert, derelinquirt ist u. s. w. (R.-O.-H.-G.-Entsch. Bd. 1 S. 157, Bd. 4 S. 12. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 135. v. Hahn, II, S. 602. Puchelt, II, S. 462. Thöl, III, § 23. Schott S. 334.) Das bloß zeitweilige Nichtabliefernkönnen z. B. in Folge einer vorübergehenden Beschlagnahme (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 7 S. 55) oder einer Verspätung der Ankunft begründet nicht die Annahme des Verlustes. Andererseits gehört zum Begriffe desselben weder der vollständige Untergang, die Vernichtung des Gutes, noch die unbedingte Unkenntniß über den Verbleib desselben. Entscheidend ist nur, daß es für den Eigenthümer nicht mehr existirt und in Rücksicht auf den Transportzweck nicht mehr beschafft werden kann. Dies ist z. B. der Fall bei der im Wege der öffentlichen Versteigerung bewirkten Veräußerung des Gutes durch die Eisenbahn (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 8 S. 327, Bd. 15 S. 28), bei der Ablieferung an einen unrichtigen Empfänger (Puchelt, II, S. 462). Auch ist es hierbei unerheblich, ob die Eisenbahn freiwillig, ob in berechtigter oder unberechtigter Weise sich in diese Lage gebracht hat.

„Minderung" des Gutes ist begrifflich die rein quantitative Verringerung desselben ohne qualitative Veränderung bezw. Verschlechterung, also der theilweise Verlust (Manko, Partialverlust) an Menge, Gewicht, Maaß rc. (durch Zerstreuen, Eintrocknen, Schwinden, Abhandenkommen). Voraussetzung ist, daß der verlorene Theil mit dem vorhandenen nicht in einer inneren (qualitativen) Werthverbindung steht, so daß durch den Verlust des ersteren der Werth des letzteren herabgemindert wird (Schott S. 335), wie z. B. bei Verlust eines integrirenden Theils einer Maschine rc., denn alsdann liegt nicht Minderung, sondern Beschädigung der ganzen Sendung vor. Die Verbindung beider Theile muß also eine lediglich äußere sein, wie in der Regel bei fungibeln Sachen (Getreide, Holz, Mineralien rc.).

Unter „Beschädigung" des Gutes ist jede äußere oder innere Verschlechterung desselben (Verderben, Zerbrechen, Feuchtwerden, Rosten, Entzünden, Verschießen der Farbe, Leckage, Faulen rc.) in qualitativer Hinsicht zu verstehen, jede nachtheilige Veränderung des Gutes in Betreff seiner Beschaffenheit. (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 9 S. 278, Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 38.) Dahin gehört z. B. auch die Wertheinbuße, welche eine der Mode unterworfene Waare durch ungebührliches langes Lagern in ihrem Tauschwerthe erleidet. (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 20 S. 347. Reyßner S. 445 Nr. 4. Puchelt, II, S. 463.) Besteht ein Transportgut aus verschiedenen Gegenständen, so kann die Beschädigung einzelner dieser Gegenstände als Beschädigung des ganzen Gutes nur dann betrachtet werden, wenn sämmtliche Gegenstände in der Weise zusammengehören, daß sie als ein untrennbares Ganzes erscheinen. Besteht der Komplex der Sendung aus physisch getrennten, und als selbstständige Objekte käuflichen und verkäuflichen Gegenständen, so kann die Beschädigung eines dieser Gegenstände nicht als Beschädigung (Entwerthung) der ganzen Sendung angesehen werden. Jedenfalls würde es in derartigen Fällen Sache des Entschädigung For-

dernden sein, nachzuweisen, daß und aus welchen Gründen in Folge der eingetretenen theilweisen Beschädigung der Sendung auch die von solcher nicht betroffenen und in unbeschädigtem Zustande anlangenden Theile der Sendung im Werthe verschlechtert seien. (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 15 S. 372, Bd. 16 S. 42. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 416. v. Hahn, II, S. 611. Thöl, III, S. 37. Puchelt, II, S. 437. Schott S. 335.)

Die Beweislast ist für die Klage auf Schadensersatz so vertheilt, daß der Absender die Aufgabe des Gutes und dessen unversehrte Beschaffenheit, sowie die Thatsache der nicht erfolgten Ablieferung bezw. der Ablieferung in beschädigtem Zustande, dagegen die Eisenbahn die im Art. 395 H.-G.-B. (§ 75 Verk.-Ordn.) ihr gestatteten Einreden zu beweisen hat. (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 5 S. 90. Staub S. 957.) Entsteht also im Falle der Beschädigung über die Beschaffenheit des Gutes zur Zeit der Aufgabe Streit, so liegt die Beweislast hierfür dem Absender bezw. Empfänger — nicht der Eisenbahn — ob (soweit der Mangel nicht etwa äußerlich erkennbar). Denn Art. 395 enthält keine Präsumtion für den guten Zustand des Gutes, der erst durch Gegenbeweis von der Eisenbahn zu entkräften wäre. Im Falle des Verlustes wird sich in der Regel die Klage auf Werthersatz gegen die Eisenbahn zwar allein auf die Thatsache gründen lassen, daß die zum Transport nachweislich übergebenen Güter am Bestimmungsorte nicht eingetroffen bezw. nicht abgeliefert worden sind. Denn diese Thatsache ist ein die Präsumtion des Verlustes rechtfertigendes Beweismoment. Weil jedoch ein voller Beweis für den Verlust darin noch nicht liegt und dieser Beweis sehr schwer zu führen ist, gewährt § 79 Verk.-Ord. dem Entschädigungsberechtigten die Befugniß, unter bestimmten Voraussetzungen diesen Verlust als eingetreten zu betrachten. (Vgl. § 79 Anm. 406, 407.)

§ 75. Abs. 1. [371]) Der Schaden muß „seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung" entstanden sein. Damit ist der Beginn, die Dauer und das Ende der Haftpflicht der Eisenbahn präzisirt.

Der Beginn der Haftpflicht fällt zusammen mit der Annahme des Gutes zur Beförderung (§ 54 Abs. 1 Anm. 213 S. 264). Wird das Gut nur zur vorläufigen Verwahrung angenommen (Verk.-Ordn. § 55 Anm. 223 S. 274), so beginnt mit einer solchen Annahme die Haftpflicht aus Art. 395 H.-G.-B., § 75 Verk.-Ordn. noch nicht. Vielmehr liegt darin lediglich ein vorangehender Aufbewahrungsvertrag, und die Eisenbahn haftet bis zu dem Momente, wo der Frachtvertrag abgeschlossen wird, nur als Verwahrer. Ist aber das Gut mit Frachtbrief zur Beförderung angenommen, so kommt für die Haftpflicht der Eisenbahn nichts darauf an, ob dasselbe sich bereits in Beförderungsbewegung auf den Transportmitteln befindet, mithin der Transport bereits begonnen hat, oder ob das Gut noch in den Räumen der Versandtstation lagert (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 9 S. 301). Auch darauf, ob das aufgelieferte Gut bereits verladen ist, kommt es nicht an. (Schott S. 335. Staub S. 957.) Nur die Annahme zur Beförderung, nicht die Beförderung selbst bezw. der Beginn des Transports bildet den Anfang der Haftpflicht. Dagegen ist in der succesiven Auflieferung des Gutes eine Annahme zur Beförderung nicht zu finden. Eine solche liegt erst vor, wenn die Annahme des

ganzen, mit einem Frachtbriefe aufgegebenen Gutes nebst diesem selbst zur Beförderung bahnseitig erfolgt ist. Bis zu diesem Momente befinden sich die einzelnen, succesive zur Auflieferung gelangenden Güter nur in Verwahrung der Bahn, und diese ist bis dahin lediglich als Verwahrer verantwortlich.

Die Dauer der Haftpflicht erstreckt sich auf die ganze Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung des Guts, sie läuft ununterbrochen, sowohl während dasselbe nach der Annahme noch auf dem Gütermagazin lagert, als auch während der Verwiegung, Verladung 2c. daselbst, während des Transports unterwegs und noch nach der Ankunft am Bestimmungsort (Abladung, Nachwiegung) bis zur Ablieferung. (Reichsger. Eisenbahnr. Entsch., Bd. 2 S. 183.) Insbesondere wird durch eine Umladung des Gutes unterwegs, durch eine während des Transports stattfindende zollamtliche oder polizeiliche Revision, durch eine Unterbrechung des Transports in Folge irgend welcher Verkehrsstörungen während der Wartezeit die Haftpflicht der Eisenbahn an sich weder vermindert noch unterbrochen (Puchelt II S. 464, Staub S. 957). Auch ist z. B. eine die Verantwortlichkeit der Eisenbahn aufhebende Ablieferung darin nicht zu finden, daß dieselbe das Gut nicht an das Steueramt des Destinationsortes, sondern bereits unterwegs an die Steuerbeamten aushändigt (R.-O.-H.-G. Entsch., Bd. 14 S. 1). Nur insofern erleidet ihre Haftpflicht als Frachtführerin eine Modifikation, als sie, wenn sie durch die gesetzlichen Zollvorschriften genöthigt ist, unterwegs sich des Gewahrsams des Guts zu begeben und dasselbe der Zollbehörde zu überlassen, so lange bis das Gut wieder in ihren Gewahrsam übergegangen ist, nur die Verantwortlichkeit eines Spediteurs trägt (Verk.-Ord. § 59 Abs. 3, Anm. 254 S. 311).

Das Ende der Haftpflicht fällt zusammen mit dem Momente der Ablieferung des Guts an den Empfänger. (Art. 403 H.-G.-B. Goldschmidt, Handb. I 2 § 65, S. 608 ff. Puchelt II S. 491, Endemann S. 729, Schott S. 336, v. Hahn II S. 603.) Unter „Ablieferung" ist die unmittelbare reale Uebergabe des Guts seitens der Eisenbahn an den Empfänger von Hand zu Hand zu verstehen. Doch ist der Begriff der Ablieferung hierauf nicht beschränkt. Die direkte körperliche Uebergabe (reelle Tradition, Naturalübergabe) an den Empfänger ist nicht unbedingt erforderlich. Es genügt auch, daß die Eisenbahn mit Wissen und Willen des Empfängers die Gewahrsam des Guts wieder aufgiebt und letzteren in den Stand setzt, selbst darüber zu verfügen. (R.-O.-H.-G. Entsch., Bd. 8 S. 26, Bd. 14, S. 293, Bd. 6, S. 273, Bd. 2 S. 258.) Aber die bloße Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Frachtguts, die Aufforderung an denselben, das Frachtgut abzuholen, und die Auslieferung des Frachtbriefs, überhaupt alle diejenigen Handlungen, welche bloß bezwecken, die Ablieferung vorzubereiten, können für sich allein nicht als Ablieferung gelten, noch eine solche ersetzen. Art. 395 H.-G.-B. bezw. § 75 Verk.-Ord. schreibt eine direkte Ablieferung an den Empfänger nicht vor, die Ablieferung kann unter den vorstehenden Kriterien auch in anderer Weise bewirkt werden. Darnach ist zu beurtheilen, ob die Ablieferung an einen Dritten derjenigen an den Empfänger gleichsteht.

Die Legitimation dazu kann auf der ausdrücklichen oder stillschweigenden Einwilligung des Empfängers, sie kann aber auch auf öffentlichen Einrichtungen beruhen. Ueber die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen, an Lagerhäuser oder Spediteure s. § 75 Abs. 2 (Anm. 376 S. 436 ff.).

Begrifflich gehört zur Ablieferung, daß der rechte Gegenstand abgeliefert wird, und zwar am rechten Ort, an die rechte Person und zur rechten Zeit.

1. Was den rechten Gegenstand anlangt, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Empfänger das Gut nebst Frachtbrief zu übergeben (H.-G.-B. Art. 403, Verk.-Ord. § 66 Abs. 1 Anm. 311 S. 362 ff.), und zwar dasjenige Gut, welches sie zur Beförderung an den Empfänger nach Maßgabe des Frachtbriefs vom Absender angenommen hat. Ein anderes Gut ist der Empfänger berechtigt zurückzuweisen. Dagegen ist er nicht befugt, die Ablieferung bloß verminderten oder beschädigten Gutes abzulehnen. Das sogenannte Abandonsystem ist dem Deutschen Handelsgesetzbuch fremd. Der Empfänger muß in jedem Falle solches Gut unter Wahrung seiner Rechte (H.-G.-B. Art. 407, 408, Verk.-Ord. §§ 71 90) annehmen, sonst geräth er in Empfangsverzug. (R.-O.-H.-G., Entsch. Bd. 9 S. 294, Bd. 13 S. 414, Bd. 15 S. 374, Bd. 16 S. 43, Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 341, Schott S. 340, Puchelt II S. 468.)

2. Was den rechten Ort betrifft, so ist als solcher durch § 66 Abs. 3 (Anm. 314) die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation hingestellt, d. h. der Bahnhof bezw. das Gütermagazin oder Gütergeleis, nicht die Behausung des Empfängers. Grundsätzlich ist also die Eisenbahn hiernach nicht verpflichtet, am Bestimmungsort das Gut dem Empfänger zuzuführen bezw. zu bringen (Bringgut), sondern der Empfänger ist verpflichtet, das Gut von der Bestimmungsstation abzuholen (Holgut). Es hängt von den lokalen Bestimmungen der Eisenbahn ab, ob sie die Zuführung in die Behausung des Empfängers und damit auch die Haftpflicht bis zur Behausung (durch von ihr bestellte Rollführer ꝛc.) übernimmt oder ihm unter Avisirung der Ankunft des Guts die Abholung von der Station überläßt (§ 68 Abs. 1, 3). (In Betreff der Ablieferung an einen nicht an einer Eisenbahnstation belegenen Ort s. § 76 Anm. 377 S. 438 ff.) Aus dem Umstande, daß als Ort der Ablieferung die Bestimmungsstation gilt (§ 66 Abs. 3) und von dieser das Gut abzuholen ist, folgt ferner, daß die abliefernde Eisenbahn grundsätzlich verpflichtet ist, den Empfänger von der Ankunft des Guts am Bestimmungsort in Kenntniß zu setzen, ihm das Gut zu avisiren. Diese Verpflichtung entspringt mithin aus der der Eisenbahn obliegenden Ablieferungspflicht und gehört begrifflich zur Ablieferung. (Verk.-Ord. § 68 Abs. 1, 2. Ausnahmen: § 68 Abs. 1, Satz 3 Abs. 3, R.-O.-H.-G. Bd. 8, S. 26. Bd. 14, S. 277. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 4, S. 412, Goldschmidt, S. 749, Anm. 38, v. Hahn II S. 639, Thöl III S. 29, Schott S. 352.)

3. Der rechte Empfänger ist nur der im Frachtbriefe oder durch nachträgliche rechtzeitige Disposition (H.-G.-B. Art. 402 Verk.-Ord. § 64 Abs. 1 Anm. 296 S. 347) vom Absender Bezeichnete, nicht der bloß thatsächlich Interessirte, z. B. der hinter dem Empfänger (Spediteur) stehende Käufer des

Guts oder der Eigenthümer desselben (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 15 S. 141, Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 132). Der Aushändigung an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger steht die Aushändigung an eine von diesem zur Empfangnahme — sei es für eigene oder für des Empfängers Rechnung — ermächtigte dritte Person gleich, da der Ermächtigte der Vertreter des Empfängers der Eisenbahn gegenüber ist (Verk.-Ord. § 64 Anm. 295 S. 347. Allg. Abf.-Vorschr. § 52.) Die Aushändigung an einen nicht bevollmächtigten Dritten — und wäre es auch der nachgewiesene Käufer des Guts — ist nicht Ablieferung im Sinne des § 75 Verk.-Ord. und dem Verluste des Gutes gleich zu achten (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 25 S. 330). Schriftliche Vollmacht ist nicht erforderlich. (R.-O.-H.-G. Bd. 22 S. 133.) Vor Erreichung des Bestimmungsortes ist die Eisenbahn — außer im Falle legaler nachträglicher Anweisung des Absenders — zur Ablieferung des Guts an den Adressaten nicht befugt und dieser zur Annahme nicht legitimirt, auch wenn er sich im Besitze des Frachtbrief-Duplikats befindet, wohl aber nach Ankunft am Bestimmungsort, und zwar alsdann ohne Rücksicht auf den Besitz des Duplikats.

4. Erfolgt die Aushändigung nicht zur rechten Zeit — d. h. nicht innerhalb der tarifarischen Lieferfristen (s. § 63 Anm. 286 S. 334 ff.) — aus Umständen, welche nicht in einem Verschulden des Empfängers ihren Grund haben, so endet die strenge Haftpflicht aus Art. 395 H.-G.-B. § 75 Verk.-Ord. nicht schon mit dem Ende der Lieferfrist, sondern erst mit der erfolgten Ablieferung oder einem dieser gleichstehenden Akte (z. B. Verkauf unanbringlichen Guts, gerichtliche Niederlegung ꝛc.). Auch gilt alsdann die Präsumtion des § 79. Liegt dagegen das Hinderniß oder die Verzögerung in der Ablieferung in einem Verschulden des Empfängers (Annahmeverzug desselben, mora accipiendi), so endet mit Eintritt des Verzugs bezw. Hindernisses diese strenge Haftpflicht der Eisenbahn, welche nur bis zur Ablieferung bezw. bis zur Verzögerung derselben durch Verschulden des Empfängers nach der ratio legis gerechtfertigt erscheint, und verwandelt sich in die mildere Haftung aus dem Verwahrungsvertrage, nach Maßgabe der Landesrechte (Puchelt II S. 494, Schott S. 408, Endemann, H.-R. S. 729, R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 14 S. 295, Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 270). Es steht daher im Einklange mit Art. 423 eod., wenn § 70 Abs. 2 Verk.-Ord. für den Fall eines Annahmeverzugs des Empfängers die Haftpflicht der Eisenbahn ex recepto auf das Maß der Verpflichtung eines bloßen Verwahrers, d. h. der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns herabmindert (s. die vorstehend angef. Entscheidungen).

[372]) Der mit den Worten „sofern sie nicht zu beweisen vermag“ beginnende Satz legt der Eisenbahn die Beweislast für diejenigen drei Einreden auf, welche ihr allein gegen den Haftpflichtanspruch des Absenders ꝛc. für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Guts zustehen. Die Beweislast ist also derartig vertheilt, daß der Beschädigte zur Begründung seines Anspruchs nur das Bestehen des Frachtvertrages und die einfache Thatsache des Verlustes ꝛc. seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, dagegen die Eisenbahn behufs Ablehnung des Anspruchs eine jener drei Ein-

§ 75. Abs. 1.

reden zu beweisen hat. Nur durch diesen Beweis wird die Eisenbahn von der Haftpflicht liberirt (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 5 S. 89, 91). Es genügt somit einerseits für den Beschädigten nicht, daß er die unversehrte Aufgabe des Guts nachweist, er hat vielmehr zugleich darzuthun, daß das Gut überhaupt nicht oder in einem verminderten oder verschlechterteren Zustande, als dem z. Z. der Aufgabe, abgeliefert worden ist. Der Quantitäts- oder Qualitäts-Unterschied muß nachgewiesen werden (R.-O.H.-G. Bd. 11 S. 344, Bd. 17 S. 40, Bd. 20 S. 404, Bd. 25 S. 333). Beweist aber der Aufgeber durch den Frachtbrief — abgesehen von dem Falle des § 54 Abs. 4 — die Aufgabe des behaupteten Gewichts bezw. der Stückzahl und andererseits das Vorhandensein eines Mankos bei der Ablieferung, so ist die Eisenbahn ersatzpflichtig. (Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 38—40.) Andererseits kann sich letztere nicht etwa durch die bloße Einrede schützen, daß sie nicht wisse, wie die Beschädigung oder der Verlust des Guts entstanden, bezw. daß die Schadensursache unbekannt, unaufgeklärt oder ungewiß sei und daß sie kein Verschulden treffe; sondern sie kann nur durch die Erhebung und den Nachweis einer jener drei Einreden ihre Haftpflicht ablehnen. (Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 183, Bd. 1 S. 123, Bd. 3 S. 353, R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 2 S. 248 (260), Bd. 8 S. 30, Puchelt II S. 464, v. Hahn II S. 595.)

§ 75. Abs. 1. 373) 1. Die erste Einrede ist, daß durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben der Schaden herbeigeführt ist.

Unter dem „Verfügungsberechtigten" ist hierbei sowohl der Absender, wie der in den Frachtvertrag eingetretene Empfänger zu verstehen, denn nur diese beiden können nach Art. 402, 405 H.-G.-B. § 64 Verkehrs-Ordnung (Anm. 295 S. 344, Anm. 299 S. 349) überhaupt Verfügungsrechte erlangen, und derjenige von beiden, welcher Schadensansprüche erhebt, muß sich auch das Verschulden des anderen entgegenhalten lassen. Aber nur der Nachweis eines Verschuldens des Verfügungsberechtigten befreit die Eisenbahn, nicht also der Nachweis, daß sie selbst ohne Verschulden sei oder daß das Verschulden irgend eines Dritten vorliege. Im Uebrigen kommt jedes Verschulden in Betracht, sofern es nur nachweislich in kausalem Zusammenhange mit dem Schaden steht; ein Unterschied nach dem Grade oder Umfange ist nicht gemacht. Auch auf den Vorsatz kommt es nicht an. Die Eisenbahn wird nicht allein durch das Verschulden des Verfügungsberechtigten von der Haftpflicht liberirt, sondern sie kann sogar ihrerseits denselben auf Schadensersatz in Anspruch nehmen, wenn ihr durch dieses Verschulden Schaden an ihren Transportmitteln ꝛc. entstanden ist. Trifft das Verschulden des Verfügungsberechtigten mit dem Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute ꝛc. zusammen, so ist nach den Grundsätzen von der Konkurrenz des Verschuldens zu verfahren. Die Möglichkeiten eines Verschuldens bezw. einer Mitschuld des Verfügungsberechtigten sind der Natur der Sache nach unbegrenzt. Es gehören hierher auch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung. Dagegen wird bei äußerlich erkennbaren Mängeln der Verpackung ein Verschulden des Absenders nur angenommen, wenn ihm Arglist zur Last

fällt oder die Eisenbahn Anerkenntniß und Erklärung gemäß § 58 fordert. Anderenfalls liegt die Haftung der Eisenbahn ob. (Anm. 245, 246 S. 297 ff.)

Dem Verschulden des Verfügungsberechtigten ist im Anschluß an die analoge Bestimmung des Art. 30 des internationalen Uebereinkommens gleichgestellt: „eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben". Damit ist aber der Einwand des Verschuldens über das nach dem receptum zulässige Maaß erweitert und insoweit die strenge Haftpflicht der Eisenbahn gemildert. Ist der Schaden durch eine Anweisung des Verfügungsberechtigten herbeigeführt, so soll zur Liberirung der Eisenbahn schon genügen, daß sie als Ursache des Schadens eine nicht von ihr verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, d. h. ihr Nichtverschulden an der Anweisung, welche den Schaden herbeigeführt hat, darthut. Hierdurch ist jedoch die Einrede des Verschuldens in einer gesetzlich nicht statthaften Weise modifizirt, d. h. auf einen Fall ausgedehnt, wo schon der Nachweis des Nichtverschuldens zur Liberirung der Eisenbahn ausreicht bezw. der Nachweis einer von ihr nicht verschuldeten Anweisung, — selbst wenn der Verfügungsberechtigte seinerseits mit Ertheilung der Anweisung ein Verschulden nicht begangen hat. Sein Verschulden soll hier gewissermaßen in der Ertheilung der — wenngleich nicht kulposen — Anweisung an sich liegen, sofern dieselbe ohne Verschulden der Eisenbahn ergangen ist. Diese Bestimmung ist aber mit Art. 395 H.-G.-B. nicht vereinbar und daher gemäß Art. 423 H.-G.-B. unzulässig und ungültig.

374) 2. Die zweite Einrede ist, daß durch die natürliche Beschaffenheit des Guts der Schaden herbeigeführt ist. Diese Einrede stellt sich eigentlich nur als eine besondere Art der Einrede der höheren Gewalt dar (s. S. 436). (Thöl III S. 42 Ziff. 5. Schott S. 330. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 238.) Denn die höhere Gewalt besteht nicht allein in einem äußeren, sondern auch in einem inneren, d. h. von Innen kommenden, unabwendbaren und unvermeidlichen Ereignisse. Die natürliche Entwickelung, welche das Gut während des Transports an sich bezw. in Verbindung mit den unvermeidlichen Bewegungen und Einwirkungen desselben, rüttelnde und schütternde Bewegung, Einfluß der Zeit, des Klimas, der Temperatur, insbesondere Sonnenhitze und Kälte, Berührung mit anderen Transportobjekten u. s. w., d. h. Schäden bezw. Veränderungen aus der Natur der Sache nothwendig nimmt, bildet in der Regel ein nicht abwendbares und nicht vermeidliches Ereigniß, für welches die Eisenbahn ebensowenig wie für andere derartige Ereignisse zu haften verpflichtet ist. Ganz dieselben Regeln, wie für die Einrede der höheren Gewalt, gelten daher auch für die vorliegende Einrede. Nur dann erscheint dieselbe begründet, wenn die Eisenbahn in Rücksicht auf die natürliche Beschaffenheit des speziellen Guts Alles gethan hat, was nach der allgemeinen Verkehrsanschauung und mit vernünftigen Mitteln von einem Frachtführer zum Schutze des Guts erwartet werden kann. Denn die Eisenbahn darf nicht alle Güter in gleicher Weise behandeln, sie hat vielmehr auf die individuelle Beschaffenheit des Gutes Rücksicht zu nehmen und danach mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu verfahren, d. h. diejenigen Vorkehrungen zu treffen, welche

§ 75. Abs. 1.

von ihr nach der allgemeinen Verkehrsanschauung und Usance vorausgesetzt werden dürfen. Wie weit die Eisenbahn darin zu gehen hat, kann allerdings nur nach Lage des konkreten Falles durch richterliches Ermessen entschieden werden. Als Prinzip ist anzunehmen, daß sie diejenigen Schäden aus der natürlichen Beschaffenheit des Guts nicht zu vertreten hat, welche bei ordnungsmäßigem Eisenbahntransport nicht zu vermeiden waren und troß desselben eingetreten sind.

Die Beweislast ist der Art vertheilt, daß der Beschädigte die Aufgabe des Guts in guter Beschaffenheit, in ordnungsmäßiger Verpackung und mit allen denjenigen Vorkehrungen versehen nachzuweisen hat, die reglements- und usancemäßig dem Absender obliegen. Dagegen hat die Eisenbahn darzulegen, daß sie betreffs des so übernommenen Gutes alle verkehrs- und bestimmungsmäßig nach der Beschaffenheit des Guts eisenbahnseitig während des Transports zu verrichtenden Vorkehrungen getroffen habe und das Gut demungeachtet in Folge seiner natürlichen Beschaffenheit beschädigt oder vernichtet sei. Häufig wird letzteres so eklatant sein, daß es eines besonderen Beweises der getroffenen Sicherheitsvorkehrungen gar nicht erst bedarf, so z. B. bei dem erfahrungsmäßig während des Transports stattfindenden Eintrocknen (Getreide) oder Auslaufen (alkoholhaltige Flüssigkeiten) gewisser Waaren, ein Umstand, der zur Erleichterung des Beweises sogar dazu geführt hat, eine Vereinbarung dahin zu gestatten, daß in Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatze nicht gehaftet werde. (Art. 426 H.-G.-B., § 78 Verk.-Ord.)

§ 75 Abs. 1 führt die wesentlichsten Arten der Beschädigung aus der inneren Beschaffenheit des Guts ausdrücklich auf, jedoch nur beispielsweise und nicht erschöpfend. Namentlich ist aufgeführt die Beschädigung: 1) durch inneren Verderb, d. i. Schaden, welcher aus inneren Stoffprozessen entsteht, also durch Gähren, Faulen, Frieren, Verschimmeln, Zersetzen, Explodiren, Selbstentzünden (in Folge von Hitze, Frost, Feuchtigkeit). Auch Zerbrechlichkeit des Guts kann hierher gehören; 2. durch Schwinden, d. i. die natürliche Verminderung, der natürliche Abgang der Waare sowohl durch Witterungsverhältnisse (Eintrocknen, Verdunsten, Einrosten), wie durch die nothwendigen Transportmanipulationen (Ausstreuen, Verschütten, Auslaufen); 3. durch gewöhnliche Leckage, d. i. das regelmäßige Dringen (Sickern, Laufen) gewisser Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde ohne äußere Beschädigung im Gegensatze zu einem durch äußere, gewaltsame Beschädigung der Fastage herbeigeführten, außergewöhnlich starken Auslaufen der Flüssigkeit — außergewöhnliche Leckage. Nur das gewöhnliche, natürliche und daher unvermeidliche Durchsickern der Flüssigkeiten durch die Fugen soll den Eisenbahnen zur Befreiung dienen. Doch ist ihnen in Ausnahme von der Regel des Art. 423 H.-G.-B., wonach sie ihre Haftpflicht aus Art. 395 durch Vertrag weder ausschließen, noch beschränken dürfen, gemäß Art. 424 Nr. 4 H.-G.-B. gestattet, den Einwand der natürlichen Beschaffenheit des Guts durch Vereinbarung zu erweitern, d. h. ihre Haftpflicht insoweit zu beschränken, daß sie in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthüm-

lichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage u. s. w. zu erleiden, für den Schaden nicht haften, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, und zwar mit der in Art. 424 Al. 2 zu Gunsten der Eisenbahnen aufgestellten Beweisvermuthung. Die Eisenbahnen haben hiervon im § 77 Ziff. 4 der Verkehrsordnung Gebrauch gemacht (s. Anm. 385 S. 448).

[375]) 3. Die dritte Einrede ist, daß durch höhere Gewalt der Schaden herbeigeführt worden ist. Ihr Begriff ergiebt sich aus den bereits an früherer Stelle erörterten, für die Haftpflicht der Eisenbahnen maßgebenden Grundsätzen des receptum. (Anm. 27 u. 368.) Darnach haftet die Eisenbahn: a) unbedingt für ihre eigenen Handlungen, sowie für die Funktionen ihrer Betriebsmittel und die Handlungen ihrer Dienstorgane (Leute), d. i. für den sog. inneren Zufall, und b) bedingt auch für die Handlungen dritter Personen und für Naturereignisse, nämlich insoweit, als diese Handlungen bezw. Ereignisse durch menschenmögliche, durch die Umstände gebotene Vorsicht mit vernünftigen Mitteln überhaupt abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können, d. i. für den sog. äußeren Zufall. Damit ist zugleich der Begriff der höheren Gewalt gegeben. Er umfaßt alle hiernach nicht vertretbaren Handlungen und Ereignisse. Als höhere Gewalt sind diejenigen Naturereignisse und Handlungen Dritter anzusehen, welche ungeachtet aller irgend möglichen, durch die Umstände gebotenen Vorsicht weder abzuwenden, noch abzuwehren, noch in ihren schädlichen Folgen vermeidlich sind. Der Unterschied dieser Haftung ex recepto von der nach Maßgabe der bloßen Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers besteht also darin, daß nach ersterer für eigene Handlungen und die seiner Organe der Frachtführer derartig unbedingt haftet, daß ihn weder der Nachweis des Mangels aller Schuld, noch höchster Diligenz von der Vertretung eines Zufalls befreit, für Handlungen Dritter und Naturereignisse aber bedingt, so daß er frei wird durch den Nachweis höchster Diligenz nach Maßgabe des konkreten Falls. Diese beiden Grundsätze und der solchergestalt normirte Umfang der höheren Gewalt ist in der Theorie und Praxis im Wesentlichen übereinstimmend anerkannt. (Goldschmidt, Zeitschr. f. d. ges. H.-R., Bd. 3 S. 58 f., 331 f. v. Hahn II S. 596 ff. Thöl III S. 39 f. Endemann, H.-R., S. 740. Schott S. 328. R.-O.-H.-G. Bd. 2 S. 247, Bd. 8 S. 26, 159. Eisenbahnr. Entsch. I S. 31, 145, 250, 360, II S. 291, 359, III S. 86, 333.) Darnach ist also im Einzelfalle zu entscheiden, ob beim Eisenbahntransport ein Naturereigniß (Erdrutsch, Felssturz, Blitz, Sturm, Ueberschwemmung 2c.) oder eine Handlung Dritter (Raub, Aufruhr, Brandlegung 2c.) als höhere Gewalt zu erachten ist. Eine solche liegt dann vor, wenn die Eisenbahn darthut, daß es in concreto nicht möglich war, mit vernünftigen Mitteln (Schutzvorkehrungen, Schutzbauten, Bewachungs- und Aufsichtspersonal 2c.) das Ereigniß 2c. abzuwehren oder doch unschädlich zu machen.

§ 75. Abs. 1.

Die Gewalt wird zwar in der Regel von Außen kommen, aber nothwendig ist es für den Begriff der höheren Gewalt nicht. Wird im Innern eines Eisenbahnmagazins von dritter Hand trotz aller nur mög-

28*

lichen Sicherheitsmaßregeln Feuer angelegt, werden im Innern eines Eisenbahnwagens in Folge Explodirens, Auslaufens, Verdunstens, Faulens falsch deklarirter Güter andere Güter auf unabwendbare Weise beschädigt, so sind auch dies echte Fälle höherer Gewalt; ebenso, wenn der Schaden lediglich in der natürlichen Beschaffenheit eines beförderten Guts und dessen naturgemäßer Entwickelung seinen Grund hat. (Anm. 374 S. 433.) (R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 26. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 4 S. 231.) Von diesem Gesichtspunkte aus ist auch die Frage zu beantworten, ob Beraubung oder Entwendung des zum Transporte übernommenen Guts ein Akt höherer Gewalt ist. Schon bei den Berathungen des Handelsgesetzbuchs wurde von der einen Seite bemerkt, daß beides schlechthin als unentschuldbar gelten müsse, dagegen von der anderen Seite dieser Ansicht widersprochen, es sei nicht zuzugeben, daß der Diebstahl 2c. unter allen Umständen nie als höhere Gewalt im Sinne des vorliegenden Artikels aufzufassen sei. Aus den oben angeführten Gründen und in Rücksicht auf den Begriff der höheren Gewalt erscheint die letztere Ansicht als die richtige. (Prot. S. 4697. Thöl III S. 40 Anm. 4. Exner S. 68 f.)

Zu den dritten Personen, deren störendes Eingreifen in den Transportbetrieb dann als „höhere Gewalt" zu erachten ist, wenn es sich selbst bei größter Sorgfalt und den vernünftigsten Vorkehrungen nicht abwenden läßt, gehören auch die Leute der Eisenbahn, wenn sie nicht in Ausübung des Dienstes sind. Zwischen ihren Handlungen und den Handlungen beliebiger dritter Personen besteht in dieser Hinsicht kein Unterschied. (R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 287. v. Hahn II S. 627. Exner S. 63.)

Die Beweislast ist derartig vertheilt, daß seitens des Verklagten, welcher die Einrede erhebt, zwar nicht die nackte Erweisung der zur Entschuldigung aufgestellten Thatsachen, des angeblich unüberwindbaren Ereignisses genügt, sondern auch die Umstände dargelegt werden müssen, unter denen sie sich ereignet haben, um dem Richter die Möglichkeit einer Ueberzeugung hinsichtlich der Entschuldbarkeit zu gewähren. (Goldschmidt, a. a. O., S. 116 Anm. 3. Puchelt II S. 467. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 3 S. 353, Bd. 4 S. 236.) Jedoch wird auch ohne letzteres der Nachweis solcher Ereignisse befreien, welche ihrer Natur nach unverschuldet zu sein pflegen; denn, wenn Ereignisse dieser Art notorisch in der Regel unabwendbar und unvermeidlich sind (Blitzschlag), so wird es des Nachweises, daß dies auch im konkreten Falle zutrifft, nicht erst bedürfen, vielmehr die Vermuthung dafür sprechen, und nun der Kläger replicando erweisen müssen, daß im vorliegenden Falle dennoch nur Verabsäumung möglicher Sorgfalt den Schaden bewirkt hat. (Goldschmidt, a. a. O., S. 87, 88, 116 und Anm. 104 eod. Vgl. auch R.-O.-H.-G. Bd. 5 S. 91, Bd. 8 S. 31, Bd. 20 S. 104 f., Bd. 25 S. 338. Exner, S. 80. Staub S. 958 § 4.)

§ 75. Abs. 2. [376]) Bereits oben (Anm. 371 S. 429) ist erörtert worden, daß weder Art. 395 H.-G.-B. noch § 75 Abs. 1 Verk.-Ord. eine direkte Ablieferung an den Empfänger unbedingt vorschreiben, vielmehr unter den angeführten Kriterien (S. 429 ff.) die Ablieferung auch in anderer Weise — unmittelbar — bewirkt werden kann, und darnach zu beurtheilen ist, ob die Ablieferung an

einen Dritten derjenigen an den Empfänger gleichsteht. Die Legitimation hierzu kann auf der ausdrücklichen oder stillschweigenden Einwilligung des Empfängers (Vollmacht, Anweisung zc.), aber auch auf öffentlichen Einrichtungen beruhen. Demgemäß ist es auch als gültige Ablieferung anzusehen, wenn das Frachtgut am Bestimmungsorte der Steuer- oder Zollbehörde nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften zur Verabfolgung an den Adressaten übergeben und letzterer hiervon benachrichtigt worden ist. In diesem Sinne bestimmt Verk.-Ord. § 75 Abs. 2: „Der Ablieferung an den Empfänger steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation sowie die nach Maßgabe der Verkehrs-Ordnung stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder einen Spediteur gleich." — Zwar wird — wie bereits oben Anm. 371 S. 429 erörtert — während der Dauer des Transports (unterwegs) die Haftpflicht der Eisenbahn nicht ohne Weiteres und absolut dadurch ausgeschlossen, daß sie die Güter unterwegs zeitweise an die Zoll- oder Steuerbehörde abgeliefert hat. Wohl aber ist es mit Art. 395 H.-G.-B. vereinbar, die Ablieferungspflicht der Eisenbahn nach beendetem Transport, d. h. nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation dahin zu präzisiren, daß die Zollstätte als der Ablieferungsort oder die Abladestelle zu erachten sei und mit der Ablieferung an diese die Haftpflicht der Eisenbahn ende, wenn sie zugleich den Empfänger durch Anzeige von der Ankunft des Guts und durch Zustellung der erforderlichen Papiere in den Stand gesetzt hat, sowohl über das Gut zu verfügen, wie auch selbst die weitere Sorge für dasselbe zu übernehmen. In diesem Sinne ist die früher sehr kontroverse Frage vom R.-O.-H.-G. (Entsch. Bd. 2 S. 247 (252—255), Bd. 8 S. 26) zutreffend entschieden worden. Dem ist auch das Reichsgericht (18. September 1880 und 15. Mai 1885, Eisenbahnr. Entsch. Bd. I S. 270, Bd. 4 S. 163) eod. Bd. 4 S. 434) beigetreten. Auch wenn die Räume, in welchem am Bestimmungsorte die Zollbehörde die Revisions bewirkt, unter Mitaufsicht bezw. Mitverschluß der abliefernden Bahn stehen, ist aus gleichem Grunde die Haftpflicht aus dem Frachtvertrage als beendet anzusehen und kann die Eisenbahn je nach Lage der thatsächlichen Verhältnisse nur noch als gewöhnlicher Verwahrer in Anspruch genommen werden. (Ruckdeschel S. 182. R.-O.-H.-G. Bd. 14 S. 295.) Anders liegt der Fall, wenn nach Uebereinkunft mit dem Empfänger die Eisenbahn die zollamtlichen Manipulationen vornimmt, bevor sie diesem die Ankunft des Gutes avisirt. Alsdann liegt hierin eine Verschiebung der Avisirung und Auslieferungspflicht bis zur Erledigung des Verzollungsgeschäfts, und ist mit der Verabfolgung des Guts an die Zollbehörde die Ablieferung an den Empfänger noch nicht bewirkt. (Reichsger. 19. Februar 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 412.) In Betreff der Ablieferung des Guts an Lagerhäuser oder an einen Spediteur besteht dieser Unterschied nicht. Sie ist sowohl während des Transports (unterwegs auf Zwischenstationen bei Transporthindernissen Verk.-Ord. § 65), wie nach beendetem Transport (am Bestimmungsorte bei Ablieferungshindernissen Verk.-Ord. § 70) der Ablieferung an den Adressaten gleich zu achten, wenn sie nach Maßgabe der Verkehrsordnung (s. § 70

Abs. 2) erfolgt. In diesen Fällen ist reglementarisch vereinbart, daß der Lagerhausinhaber oder Spediteur den Empfänger bei der Ablieferung vertrete. Insofern befindet sich auch diese Bestimmung der Verkehrs-Ordnung nicht im Widerspruche mit Art. 395 H.-G.-B. (Schott S. 337, 338. Ruckdeschel S. 183. R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 14 S. 293.)

§ 76.

Beschränkung der Haftung bezüglich des Bestimmungsortes.

(1) Ist auf dem Frachtbriefe als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer nur bis zur letzten Eisenbahnstation. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten die Verpflichtungen des Spediteurs ein.[377])

(2) Für Sendungen nach solchen seitwärts gelegenen Orten jedoch, nach welchen die Eisenbahn Einrichtungen für die Weiterbeförderung getroffen hat (§ 68 Absatz 3), erstreckt sich die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auf den ganzen Transport.[378])

(3) Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Ort übernommen und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich.[379])

§ 76. Abs. 1. [377]) Wie jeder Frachtführer haftet auch die Eisenbahn in Ansehung des von ihr übernommenen Transports bis zu dem bezeichneten Orte der Ablieferung. Ist dieser Ort an einer Eisenbahn gelegen, so haftet sie nur bis zur Station (Bahnhof 2c.) des Ablieferungsortes, d. i. bis zur Bestimmungsstation, da im Eisenbahnverkehre das Gut Holgut, nicht Bringgut ist. (S. 430) (§ 66 Abs. 3 Anm. 314 S. 470). Ist dieser Ort aber nicht an einer Eisenbahn gelegen, so würde ihr an sich auch die Haftpflicht von der letzten Bahnstation bis zu dem bezeichneten Ablieferungsort obliegen, und zwar gleichviel ob diese Station an der eigenen Bahn oder an einer Anschlußbahn oder an einer anderen Bahn liegt, welche nur durch einen Land- oder Wasserweg mit den vorangehenden Bahnen verbunden ist. Weil es jedoch in der Natur und im Wesen der Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen liegt, daß sie nur für denjenigen Theil eines durch verschiedene Transportmittel auszuführenden Transports als Frachtführer mit Sicherheit einzustehen vermögen, welcher mittelst der Eisenbahn selbst und auf den Eisenbahnstrecken bewirkt wird, so ist der Eisenbahn hier die Stipulation einer räumlichen Einschränkung ihrer Haftpflicht als Frachtführer auf die eigentliche Eisenbahntransportstrecke gesetzlich gestattet. Nach Art. 430 Handels-

gesetzbuch kann daher, wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief zum Transport übernimmt, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn, noch an einer der sich an sie anschließenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist, bedungen werden, daß die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Ort der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Ort bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll; ist dies bedungen, so treten, in Bezug auf die Weiterbeförderung, nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein. (Endemann, R. d. E., S. 614. v. Hahn, II, S. 756. Puchelt, II, S. 587. Thöl, III, S. 138, 232. Schott S. 511. Ruckdeschel S. 194. Wehrmann S. 184. Staub S. 1015.)

Von dieser Befugniß ist in der Verk.-Ordn. § 76 Abs. 1 Gebrauch gemacht und in abgekürzter Form bestimmt, daß, wenn auf dem Frachtbriefe als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer nur bis zur letzten Eisenbahnstation besteht und in Bezug auf die Weiterbeförderung die Verpflichtungen des Spediteurs eintreten, jedoch nur die Verpflichtungen, nicht auch die Rechte. (Endemann, R. d. E., S. 614.) Aus der Verpflichtung der Eisenbahn zur Spedition solcher Güter folgt übrigens auch zugleich ihre Berechtigung, in geeigneter Weise, also mittelst eines Spediteur oder einer anderen Gelegenheit, die Fortsetzung des Transports bis zum Bestimmungsort herbeizuführen, mithin das Speditionsrecht der Eisenbahn, sofern nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist. (Verk.-Ord. § 68 Abs. 4. Thöl III S. 138.)

[378]) In Ausnahme von der Regel des Abs. 1 hält für Sendungen nach solchen seitwärts gelegenen Orten, nach welchen die Eisenbahn Einrichtungen für die Weiterbeförderung getroffen hat, Abs. 2 die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer für den ganzen Transport, d. h. bis zum Ablieferungsort, aufrecht (Schott S. 411). Es sind hier — wie in Parenthese angedeutet — die in der Verk.-Ordn. § 68 Abs. 3 (vgl. auch § 60 Abs. 3) bezeichneten Rollfuhrunternehmer gemeint, welche von den Eisenbahnverwaltungen zum Abfahren der Güter nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt werden. (Anm. 322 ff. S. 379 ff.) Wenngleich selbstständige Frachtführer, werden sie doch durch die bahnamtliche Bestellung als Organe der Eisenbahnverwaltung und den Leuten derselben gleichgestellt erachtet (§ 68 Abs. 3, § 9 Verk.-Ordn.), derartig, daß die Fortsetzung des Transports durch die bahnamtlich bestellten Rollfuhrunternehmer gewissermaßen als ein integrirender Theil des eigentlichen Eisenbahntransports gilt. (Anm. 323 S. 381.) Ruckdeschel S. 195. v. Hahn II S. 757 Note. Schott § 349 S. 443, § 358 S. 511.) Die Eisenbahn verpflichtet sich, indem sie ihren Rollführern den Transport überträgt, denselben selbst als Frachtführer zu Ende zu führen und demgemäß auch die Haftpflicht als Frachtführer bis zum Ablieferungsort zu tragen.

§ 76. Abs. 2.

[379]) Mit Rücksicht darauf ferner, daß neben der Angabe des an der Eisenbahn belegenen Bestimmungsorts im Frachtbriefe häufig noch weitere Ortsbezeichnungen enthalten sind, welche anderen Zwecken, als der Fixirung der Transportstrecke dienen, z. B. nur zum Zwecke der Avisirung oder als

§ 76. Abs. 3.

Direktive für den Empfänger 2c. beigefügt sind, bestimmt Art 431 H.-G.-B. und im Anschluß daran § 76 Abs. 3 Verk.-Ord., daß, wenn von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt ist, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Ort abgegeben werden oder liegen bleiben soll, der Transport, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Ort übernommen gilt, und die Eisenbahn nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich ist. (Anschütz und v. Völderndorff III S. 480. v. Hahn II S. 757. Puchelt II S. 589. Thöl III S. 235. Schott S. 512.) Diese Bestimmung ist an sich selbstverständlich, sie ist rein interpretativer Natur und lediglich zur Beseitigung etwaiger Zweifel für den Fall aufgenommen, daß der Frachtbrief mehrere Ortsangaben enthält. Eine Beschränkung der Haftpflicht aus Art. 395 H.-G.-B. ist darin nicht enthalten. „Verantwortlich" ist hier identisch mit haftpflichtig gebraucht. Es soll damit — wie Thöl a. a. O. S. 236 erläutert — gesagt sein: „der Eisenbahnunternehmer hat nur für den Transport bis zu jenem Ort hin, also nur für den Transport vermittelst der Eisenbahn und für die Ablieferung an jenem Ort, die Haftpflicht des Frachtführers. Gleichgültig soll für diese sein die Bestimmung des anderen Ortes, gleichviel welches diese sein möge, richtiger wohl die Erwähnung des anderen Ortes, gleichviel welche Bedeutung diese haben möge." Die Eisenbahn ist mithin jeder weiteren Haftpflicht als Frachtführer über diesen Ort hinaus enthoben. Ebenso wenig liegt ihr eine Verpflichtung ob, für den weiteren Transport vom Abgabe- oder Abholungsort bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen „anderweitigen Bestimmungsort" Sorge zu tragen. Denn einen solchen Transport hat sie nicht übernommen.

Der Unterschied zwischen Abs. 1 und Abs. 3 besteht darin, daß dort die Uebernahme eines bis zu dem abseits von der Eisenbahn gelegenen Bestimmungsort durchgehenden Transports gedacht ist, während es sich hier um einen Transport handelt, der nur bis zur letzten im Frachtbriefe bezeichneten Eisenbahnstation übernommen ist, so daß die überdies erfolgte Angabe eines anderweitigen, nicht an der Eisenbahn gelegenen Ortes außerhalb des übernommenen Transports steht und denselben nicht tangirt. „Die Eisenbahn haftet — wie Ruckdeschel S. 195 zutreffend bemerkt — von dem Zeitpunkt an, wo das Gut unter Einhaltung der reglementmäßigen Lieferfrist unversehrt auf der Abgabe- oder Restantestation zur Disposition und Abgabe bereit gestellt ist, weder aus dem Frachtvertrage, noch als Spediteur, sondern nur wegen allenfallsiger Vernachlässigung der custodia. Der Absender muß es dann in dem Güterschuppen abholen, bezw. für dessen Abholung oder Weiterbeförderung selbst sorgen". Die Bahnverwaltung ist zur Avisirung solcher Güter nur verpflichtet, wenn eine Avisadresse am Ablieferungsorte angegeben oder die Avisirung besonders vereinbart ist; zur Ermittelung des Empfängers ist sie nicht verpflichtet (s. auch Thöl III S. 236. Wehrmann S. 185). Zu einer Avisirung an den anderweitigen, im Frachtbriefe bezeichneten Bestimmungsort oder Wohnort des Adressaten ist ohne besondere Vereinbarung die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Die Eisenbahn hat in Betreff derartiger Güter die reglementarische

Abholungs- bezw. Lagerfrist (s. § 69 Abs. 1—4 Verk.-Ord.) abzuwarten und alsdann so zu verfahren, wie dies in Betreff der Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, im § 70 Verk.-Ord. vorgeschrieben ist. Dagegen ist sie nicht berechtigt, solche Güter, sei es während der Abholungsfrist oder nach Ablauf derselben, an den „im Frachtbrief angegebenen anderweitigen Bestimmungsort" zu senden bezw. selbst zu transportiren. Thut sie dies dennoch und entsteht auf dem Weitertransport ein Verlust, so kann sie sich nicht darauf berufen, daß sie für diesen Weitertransport nur die Verpflichtungen eines Spediteurs zu tragen habe (Art. 430 H.-G.-B. § 76 Abs. 1 Verk.-Ord.). Denn es liegen in diesem Falle die thatsächlichen Voraussetzungen des Art. 430 H.-G.-B. (§ 76 Abs. 1) nicht vor, da als Bestimmungsort ein an der Eisenbahn liegender Ort im Frachtbriefe bezeichnet ist. Sie hat also in diesem Falle den Frachtvertrag bezw. ihre Ablieferungspflicht aus demselben nicht gehörig erfüllt und muß daher für den entstandenen Verlust rc. als Frachtführer gemäß Art. 395 ff. H.-G.-B. § 75 Verk.-Ord. haften.

§ 77.

Beschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren.[380])

(1) Die Eisenbahn haftet nicht:

1. In Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden.

   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.[381])

   Unter dieser Gefahr ist auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen.[382])

I. Wenn die Eisenbahn dem Absender auf dessen im Frachtbriefe zu stellenden Antrag Decken überlässt, so übernimmt sie dadurch auch bei solchen Gütern, welche nach den Bestimmungen des Tarifs (Abschnitt B III) nicht in offen gebauten Wagen befördert werden, keine weitergehende Haftpflicht, als ihr bei Beförderung in offenen Wagen ohne Decken obliegt.

II. Gehen Güter in offen gebauten Wagen von einer Anschlussbahn über, so gilt diese Beförderungsart auch für den weiteren Transport als vereinbart.

2. In Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (§ 58) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.[383])

3. In Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von diesem bezw. dem Empfänger besorgt wird,

   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist.[384])

4. In Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

   für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.[385])

5. In Ansehung lebender Thiere,

   für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.[386])

6. In Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung der Verkehrs-Ordnung, des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,

   für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.[387])

(2) Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Paragraphen bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.[388])

(3) Eine Befreiung von der Haftpflicht kann auf Grund dieses Paragraphen nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist.[389])

§ 77. [380]) Während der gewöhnliche Frachtführer die strenge gesetzliche Haftpflicht aus Art. 395 H.-G.-B. gültigerweise und in beliebigem Umfange durch Vertrag beschränken oder ausschließen darf, ist dies aus den bereits in der Einleitung S. 7 u. 8 erörterten Gründen den Eisenbahnen durch Art. 423 grundsätzlich verboten und nur in bestimmt normirten Ausnahme-

fällen die Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht durch Befreiungsverträge gestattet. Das H.-G.-B. läßt die vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht einerseits bei einer Reihe bestimmter Transportgefahren (Art. 424), andererseits bei dem erfahrungsgemäß mit dem Eisenbahntransport gewöhnlich verbundenen Gewichts- oder Maaßverlust gewisser Güter (Art. 426) zu. Es gestattet zunächst in Art. 424 Abs. 1 den Eisenbahnen in Ansehung gewisser Transportgefahren sich auszubedingen, daß für den Schaden nicht gehaftet werde, der aus diesen Gefahren entstanden ist. (Endemann, R. d. E., S. 573, Goldschmidt in der Zeitschr. f. d. ges. H.-R., Bd. 4 S. 569 f., 642 f., Bd. 6 S. 606, v. Hahn II S. 724, Thöl III S. 163 f., Ruckdeschel S. 195, Wehrmann S. 99.) Hat nun eine solche Vereinbarung stattgefunden, so würde nach den gewöhnlichen Beweisregeln den Eisenbahnen der Nachweis obliegen, daß ein eingetretener Schaden durch die ausgeschlossene Gefahr verursacht ist, zwischen beiden ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Durch diese Beweislast würde aber der Werth jener Vereinbarungen für die Eisenbahnen im Wesentlichen illusorisch werden (Schott S. 486, Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 136). Deshalb ist zugleich durch Art. 424 Abs. 2 eine Aenderung der normalen Beweislast dahin festgesetzt, daß, wenn eine der in diesem Artikel zugelassenen Bestimmungen bedungen ist, zugleich als bedungen gilt, daß bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werden soll, es sei ein eingetretener Schaden, sofern er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden. Es ist damit eine nur durch Gegenbeweis zu entkräftende gesetzliche Vermuthung zu Gunsten der Eisenbahnen geschaffen worden (s. Anm. 388 S. 453).

In der Verk.-Ord. § 77 ist von den Eisenbahnen von der durch das H.-G.B. Art. 424 verliehenen Befugniß Gebrauch gemacht, d. h. die vom H.-G.-B. gestatteten Haftbeschränkungsverträge sind durch die Verkehrsordnung zu wirklich vereinbarten geworden.

[381]) Ziff. 1 enthält die erste Beschränkung der Haftpflicht. Die Transportgefahr liegt in dem Unbedecktsein der zum Transport verwendeten Wagen. (§ 77. Abs. 1. Ziff. 1. Satz 1.)

Die erste Voraussetzung dieser Haftbeschränkung ist der Transport in unbedeckten Wagen. Man unterscheidet bedeckte (geschlossene) und unbedeckte (offene) Wagen. Bedeckte Wagen sind nur solche, die nach ihrer Konstruktion und Bauart mit einer dauernden, einen integrirenden Theil des Wagens bildenden, niet- und nagelfest mit den übrigen Theilen des Wagens verbundenen Bedachung versehen werden. (Thöl III S. 173, v. Hahn II S. 726, R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 430, Bd. 14 S. 219, Bd. 20 S. 239, Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 171.) Alle anderen Wagen sind unbedeckte, gleichviel, ob sie ganz offen benutzt oder ohne Aenderung ihrer offenen Bauart vorübergehend mit Decken versehen werden. Sie bleiben auch im letzteren Falle unbedeckte Wagen (Puchelt II S. 565, Endemann, R. d. E., S. 574, R.-O.-H.-G. Bd. 3 101, Bd. 12 S. 116, Bd 13 S. 430, Bd. 14 S. 219, Reichsger. Eisenbahnrechtl. Bd. 3 S. 171).

Die zweite Voraussetzung ist, daß der Transport in unbedeckten

Wagen nach Vereinbarung mit dem Absender geschieht. Der Absender muß diese gefährliche Transportart gewollt, sich damit einverstanden erklärt haben. Jedoch ist ihm damit nicht freigestellt, nach seinem Belieben unbedeckte oder bedeckte Wagen zu wählen. Letztere braucht — abgesehen von etwa durch den Tarif bestimmten höheren Transportpreisen — die Bahn nur zu gewähren, soweit ihre bedeckten Wagen hierzu ausreichen (Art. 422 Abs. 2, H.-G.-B. und § 6 Ziff. 2, § 55 Abs. 1, § 57 Verk.-Ord.). Reichen sie nicht aus, so muß der Absender warten oder sich mit dem Transport in unbedeckten Wagen begnügen (v. Hahn II S. 725[4], Ruckdeschel S. 205, Wehrmann S. 111). Die Vereinbarung mit dem Absender ist an besondere Formen nicht gebunden; sie kann daher mittelst spezieller Abrede oder genereller tarifarischer Bestimmung erfolgen. Letztere kann auch summarisch dahin gehen, daß, wenn der Absender nicht ausdrücklich bedeckte Wagen verlangt, der Transport in unbedeckten Wagen als vereinbart gilt (Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 3 S. 171). Die Vereinbarung gilt für die ganze Dauer des übernommenen Transports, und zwar nicht nur dem Absender, sondern auch dem Empfänger gegenüber. (Vgl. die Allg. Zus.-Best. Nr. II zum § 77 Abs. 1, Ziff 1 der Verk.-Ord.) Das Verlangen, das Gut mit Decken zu versehen, steht nicht gleich dem Verlangen des Transports in bedeckten Wagen. (R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 430, Bd. 14 S. 219. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 7 S. 12. Vgl. hierzu die Allg. Zus.-Best. Nr. 1 zum § 77 Abs. 1 Ziff. 1 der Verk.-Ord.) Nur wird, wenn die erforderlichen Decken von der Bahn gegen Entgelt gestellt und befestigt werden, die letztere für deren Güte und ordnungsmäßige Befestigung verantwortlich und daher dem Vorwurfe eines eigenen Verschuldens, welches die Haftbefreiung ausschließt (Art. 424 Abs. 3), leichter ausgesetzt sein, als bei offenen Wagen ohne Decken (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 20 S. 239, (Thöl III S. 177). Verwendet die Eisenbahn freiwillig — trotz der Vereinbarung des Transports in unbedeckten Wagen — bedeckte Wagen, so findet die vorliegende Haftbeschränkung dennoch Anwendung. Denn rechtlich erscheint diese Verwendung als eine bloße Liberalität. Daher kann der Eisenbahn in einem solchen Falle eine Haftung dafür, daß der verwendete bedeckte Wagen gegen diejenige Gefahr, für welche sie beim Transport in unbedeckten Wagen nicht zu haften hat, ausreichenden Schutz gewähre, nicht obliegen. (Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 9, Bd. 3 S. 171); s. auch Wehrmann S. 111, v. Hahn II S. 726, Endemann, R. d. E., S. 574, R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 430, Bd. 14 S. 218, Bd. 20 S. 238, Bd. 25 S. 170.

Liegen beide Voraussetzungen vor, so haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Also nicht Haftbefreiung von jedem Schaden, sondern nur von den mit dieser Transportart im Zusammenhange stehenden, wie vornehmlich Schäden durch Nässe, Hitze, Kälte, in Folge von Regen, Schnee, Sonnengluth, Frost 2c., aber auch durch Diebstahl, Herabfallen, Entzündung durch Lokomotivfunken 2c. — wobei überall der Eisenbahn noch die gesetzliche Vermuthung des Abs. 2 (Anm. 388) zu Gute kommt (Thöl S. 175, Schott S. 490, R.-O.-H.-G.-B. Bd. 3 S. 59, 101, Bd. 11 S. 296, Bd. 13 S. 430, Bd. 17 S. 300, Bd. 15 S. 83, Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 272).

In Rücksicht auf die ihr zur Seite stehende Vermuthung liegt übrigens der Eisenbahn die Beweislast dafür nicht ob, daß im konkreten Falle die Ausführung des Diebstahls durch den Transport in unbedeckten Wagen erleichtert sei (v. Hahn II S. 727 § 5, R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 6 S. 175, Bd. 19 S. 133).

Zugleich sind in dem bereits an früherer Stelle erörterten § 57 der Verk.-Ord. (Anm. 240 ff. S. 292 ff.) Bestimmungen über den Umfang des Rechtes des Absenders getroffen, die Beförderung bei denjenigen Gütern, welche in gedeckt gebauten Wagen nach dem Tarife befördert werden, in offen gebauten Wagen zu verlangen, wie auch umgekehrt, und über die Form dieses Verlangens. (Vgl. noch Allg. Abf.-Vorschr. § 33 Abs. 3 u. 4.)

[382]) Im Abs. 2 der Ziff. 1 ist zusätzlich bestimmt, daß unter der in Ziff. 1 in Rede stehenden Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen ist. An sich ist zwar die Gefahr des Transports in unbedeckten Wagen nicht auf Schäden durch Witterungseinflüsse beschränkt, kann sich vielmehr nach den Umständen des Falls auch auf das Abhandenkommen ganzer Stücke oder großer Theile derselben namentlich durch Diebstahl erstrecken (s. die vorangehende Anm. 381 i. f.). Die Verkehrsordnung schließt jedoch eine so weitgehende Haftbeschränkung aus. (Thöl III § 58 S. 176, Wehrmann S. 112, v. Hahn II S. 736, Schott S. 491.)

§ 77. Abs. 1. Ziff. 1. Satz 2.

[383]) Ziff. 2 enthält die zweite Beschränkung der Haftpflicht. Die Transportgefahr liegt in dem Fehlen oder in der Mangelhaftigkeit der Verpackung von Gütern, welche einer solchen auf dem Transporte zum Schutze gegen Beschädigung bedürfen (Ruckdeschel S. 210, Endemann, R. d. E. S. 574, Staub S. 1005).

§ 77. Abs. 1. Ziff. 2.

Die erste Voraussetzung ist die Aufgabe unverpackter oder mangelhaft verpackter Güter der angegebenen Art. Welche Güter hierher gehören, was insbesondere unter „mangelhafter Verpackung“ zu verstehen ist, und wer hierüber im Zweifel zu entscheiden hat, ist oben § 58 S. 297 ff. erörtert (Allg. Abf.-Vorschr. § 24. Bes. Ausf.-Best. z. § 24.)

Die zweite Voraussetzung ist, daß über die Aufgabe in unverpacktem oder mangelhaftem Zustande eine Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe enthalten sein muß. Die Form, die schriftliche oder gestempelte, gedruckte rc. Erklärung auf dem Frachtbriefe ist nothwendig und obligatorisch. Nach § 58 Abs. 2 Verk.-Ord. ist die Eisenbahn berechtigt, zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt. (Allg. Abf.-Vorschr. § 24 Abs. 3.) Jede andere Form macht den Beschränkungsvertrag ungültig. Sie kann daher nicht durch mündliche Erklärung oder durch eine bezügliche Bestimmung in Reglements oder Tarifen oder ein neben dem Frachtbrief herlaufendes rc. Schriftstück ersetzt werden (Endemann, R. d. E., S. 575). Andererseits braucht die Erklärung nicht die Form einer Vereinbarung zu haben. Es kann zwar zu dieser Erklärung kumulativ noch eine andere aus irgend welchen Gründen hinzutreten, wie z. B. die im § 58 Abs. 2 der Verk.-Ord. angeordnete besondere Erklärung nach Maßgabe des vorgeschriebenen Formulars. Indeß dieser Revers hat lediglich den Zweck, der Eisenbahn nach

Abgabe des Frachtbriefs an den Adressaten noch einen besonderen schriftlichen Beweis jener obligatorischen Erklärung zu sichern (s. Anm. 245 S. 298. Allg. Abf.-Vorschr. § 24 Abs. 3—9), ist mithin für die Gültigkeit des Befreiungsvertrages nicht nothwendig, auch nicht geeignet, die Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe zu ersetzen (Thöl III S. 178, v. Hahn II S. 728 § 7, Schott S. 492).

Liegen diese beiden Voraussetzungen vor, so haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder der mangelhaften Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist; also nicht Haftbefreiung von jedem Schaden überhaupt, sondern nur von dem solchergestalt entstandenen tritt ein. Es bedarf aber keiner besonderen aus dieser Transportart entstandenen Gefahr, sondern es genügt, daß der Schaden überhaupt daraus entstanden ist, wobei der Eisenbahn bei der Beweisführung die Vermuthung des Abs. 2 (Anm. 388) zu Gute kommt. Es ist auch nicht erforderlich, daß der Schaden ein unabwendbarer sei, sondern es reicht aus, daß er mit dem Fehlen oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung in Kausalnexus steht. Von diesem Gesichtspunkte aus kommen auch hier vornehmlich Witterungseinflüsse in Betracht, aber auch Diebstahl (R.-O.-H.-G. Bd. 6 S. 175), Bruch, Gewichtsmanko durch Leckage, Verstreuen, Verschütten ꝛc.

§ 77. Abs. 1. Ziff. 3. [384]) Ziff. 3 enthält die dritte Beschränkung der Haftpflicht. Die Transportgefahr liegt in dem Auf- und Abladen der Güter seitens des Absenders (bezw. Empfängers) — also ohne die Thätigkeit der Eisenbahn bezw. ihrer Organe.

Die erste Voraussetzung ist, daß es sich um Güter handelt, deren Auf- oder Abladen von dem Absender bezw. Empfänger besorgt wird. Der Natur der Sache nach sind, wie die Worte „besorgt wird" andeuten, nicht nur der Absender bezw. Empfänger persönlich, sondern auch die von ihnen hiermit Beauftragten (ihre Leute, Organe, ja auch die Arbeiter der Bahn, wenn sie zu diesem Behufe dem Absender oder Empfänger mit oder ohne Entgelt überlassen werden: Allg. Abf.-Vorschr. § 36 Abs. 3, Ruckdeschel S. 211, Thöl, S. 181, Schott S. 492, R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 131) gemeint. Das Auf- und Abladen besteht in allen Funktionen, Vorkehrungen und Maßnahmen, welche auf das Hineinbringen der Güter in die Eisenbahnwagen am Versandort und das Wiederherausbringen aus denselben am Bestimmungsort gerichtet ist. Es begreift auch die Verladung in sich, d. h. das geeignete Arrangement, die Befestigung, Bedeckung ꝛc. der Güter im Wagen. Die Selbstverladung braucht nicht gerade am Versandorte zu erfolgen. Auch die Weiterversendung des angekommenen Guts ohne Umladung mit neuem Frachtbriefe kann als Selbstverladung gelten. Dies ist Thatfrage (R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 134, Keyßner S. 485, Wehrmann S. 119, v. Hahn II S. 728).

Zweite Voraussetzung ist, daß das Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender von diesem bezw. dem Empfänger besorgt wird. Einerseits muß also die Eisenbahn mit dem Absender die Selbstbesorgung des Auf- und Abladens stipulirt haben, und zwar entweder generell durch Bestimmung des

Tarifs oder speziell durch besondere Vereinbarung. Es gilt hierüber das oben Anm. 381 S. 444) Gesagte. Die Vereinbarung kann in beliebiger Form erfolgen, entweder durch besondere Uebereinkunft (mündlich, schriftlich 2c.) oder durch reglementarische oder tarifarische Vorschriften. Jedenfalls muß aber eine vorgängige Vereinbarung ersichtlich sein. Die Verk.-Ord. schreibt die bezüglicheu Güter zum Theil speziell vor (§ 50 Anl. B), zum Theil überläßt sie deren Bestimmung den Tarifen oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender. Vgl. die allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenb.-Güter-Tarifs, Th. I Bd. II, §§ 35, 36 und Allg. Abf.-Vorschr. § 35 Abs. 1 (Stückgüter). § 36 Abs. 1—3 und § 50 (Wagenladungsgüter). Die Worte „nach Bestimmung des Tarifs" sollen übrigens nicht bedeuten, daß die Bestimmung gerade in dem Verzeichnisse der Frachtpreisansätze enthalten sein, sondern daß eine ordnungsmäßige, gehörige Veröffentlichung stattfinden müsse. (R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 108.) Die Beschränkung der Haft wird aber dadurch nicht beseitigt, daß die Eisenbahn ihren Leuten gestattet, dem Absender oder Empfänger beim Auf- oder Abladen mit oder ohne Entgelt behülflich zu sein bezw. sich ihm zu diesem Zwecke zu vermiethen. Es kann dies nicht aus der dienstlichen Beziehung dieser Leute zur Eisenbahn gefolgert werden. Auch wenn die Bahn selbst zu diesem Behufe dem Absender 2c. gegen eine Gebühr die erforderlichen Leute stellt, geht damit die Haftung nicht auf sie über, denn sie übernimmt damit nicht das Aufladen 2c. unter eigener Verantwortlichkeit und Kontrole. (Allg. Tarifvorschriften B II, Al. 3, Wehrmann S. 118, Keyßner S. 485.) Ebensowenig cessirt die Haftbeschränkung dadurch, daß die Eisenbahn trotz tarifarischer Bestimmung oder besonderer Vereinbarung freiwillig aus Liberalität, Gefälligkeit das dem Absender 2c. obliegende Auf- bezw. Abladen selbst ausführt. (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 20 S. 238, Reichsger.-Entsch. Bd. 1 S. 15, 16.)

Liegen die beiden vorbezeichneten Voraussetzungen vor, so haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Es ist also nicht die Haftpflicht für jeden Schaden überhaupt aufgehoben, sondern nur für den aus dem Auf- oder Abladen bezw. mangelhafter Verladung entstandenen; der Schaden braucht sich auch nicht als ein unabwendbarer darzustellen, sondern es genügt, daß er mit der übernommenen Gefahr in kausalem Zusammenhange steht, wobei der Eisenbahn die Erleichterung der Beweiskraft aus Abs. 2 (Anm. 388) zur Seite steht. Der Schaden umfaßt nicht allein die Beschädigungen und Nachtheile, welche bei und durch die Manipulation des eigentlichen Ein- und Ausladens der Güter — vor Beginn und nach Beendigung des Transports — entstehen, sondern auch die weiteren Unregelmäßigkeiten, welche während des Transports, also unterwegs aus der unzweckmäßigen Verladungsweise hervorgehen, z. B. Umfallen, Abstoßen von zerbrechlichen Gegenständen, Ueberlastung, Beschädigung durch schlechtes oder ungenügendes Verschließen der Thüren, Schaden durch mangelnden Schutz gegen die Witterung, fehlende oder unvollständige Bedeckung, Verstreuen, Beschädigung der Verpackung.

In engem Zusammenhange mit dieser Bestimmung der Verkehrs-Ord-

nung bezw. mit Art. 424 Abs. 1 Ziff. 3 H.-G.-B. steht auch die bereits in Anm. 217 S. 267 erörterte Vorschrift des § 54 Abs. 4 Verk.-Ord., wonach bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung vom Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefs über das Gewicht und die Anzahl der Stücke keinen Beweis gegen die Eisenbahn machen, sofern nicht die Nachwägung oder Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist. Denn ohne Verwiegung ꝛc. kann bei Selbstverladung die Eisenbahn das Gewicht oder die Menge des Guts unmöglich feststellen und muß also durch diese reglementarische Bestimmung der Folgerung vorbeugen, daß sie durch Annahme des Frachtbriefs die darin enthaltene Gewichtsangabe anerkenne oder als Beweis gegen sich gelten lassen wolle. (Vgl. Anm. 217 S. 267. R.-O.-H.-G. Bd. 15 S. 376.) Wenn aber der Verlust bei der Ankunft des verwogenen Guts bereits vor Beginn der Selbstentladung konstatirt worden ist, so ist die Annahme ausgeschlossen, daß er durch diese entstanden sei. (Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 38.)

§ 77. Abs. 1. Ziff. 4. 385) Ziff. 4 enthält die vierte Beschränkung der Haftpflicht. Die Transportgefahr liegt in der eigenthümlichen, natürlichen Beschaffenheit dieser Güter, welche sie für den Eisenbahntransport wenig geeignet macht.

Die alleinige Voraussetzung dieser Haftbeschränkung ist der Transport von Gütern, welche vermöge ihrer eigenthümlichen, natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung ausgesetzt sind. Der Vergleich mit § 75 Abs. 1 Verk.-Ord. läßt erkennen, daß die Haftbefreiung hier eine in gewissen Beziehungen weitergehende sein soll, wie im § 75, daß die hier und dort gemeinten Fälle nicht zusammenfallen, vielmehr die Eisenbahn berechtigt sein soll, ihre Haftung auf Grund des § 77 Ziff. 4 in manchen Fällen abzulehnen bezw. sich auf die Beweiserleichterung des Art. 77 Abs. 2 zu berufen, in welchen ihr dies auf Grund des § 75 nicht gestattet sein würde. (v. Hahn II S. 730. Puchelt II S. 567. Endemann, R. d. E., S. 576.) Immerhin ist die Grenze zwischen § 75 und § 77 Ziff. 4 nicht leicht zu ziehen. Man wird sie vornehmlich darin finden müssen, daß im § 77 Ziff. 4 nicht diejenigen Güter zu verstehen sind, welche in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit nach der regelmäßigen Entwickelung der Dinge einen gewöhnlich zu gewärtigenden Verlust (gewöhnliche Leckage ꝛc.) erleiden (s. § 75), sondern Güter, welche in Folge ihrer eigenthümlich gearteten Natur durch Einflüsse, die anderem Gut überhaupt nicht oder nur unerheblichen Schaden zufügen, der ganz besonderen außergewöhnlichen Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung (außergewöhnliche Leckage) ausgesetzt sind, — für welche z. B. die gewöhnliche rüttelnde Transportbewegung, leichte Stöße beim Rangiren, Einflüsse der Witterung ꝛc., die anderem Gute wenig oder gar nicht gefährlich sind, die besondere Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung mit sich führen. (Keyßner S. 486. Ruckdeschel S. 199.) Art. 77 Ziff. 4 führt einige derjenigen Schäden an, welche sich als Folge der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit gewisser Güter, — ihrer leichten Verletzbarkeit oder natürlichen Empfindlichkeit, — zu zeigen pflegen.

Es sind dies „Bruch, Rost, innerer Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung". Die Aufführung ist jedoch nur beispielsweise und nicht erschöpfend. Die Haftbeschränkung der Ziff. 4 für diese Schäden tritt also nicht bei allen Gütern ein, sondern nur bei solchen, welche ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit nach der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, einen derartigen Schaden zu erleiden, d. h. also nicht überhaupt und möglicherweise, sondern welche leicht rosten, brechen, verderben (Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 5 S. 136) 2c. Ueber beide Fragen, ob ein Gut jene eigenthümliche natürliche Beschaffenheit besitzt, sowie ob der eingetretene Schaden eine Folge derselben ist, hat im Streitfalle nur der Richter zu entscheiden. Deshalb fehlen hier — im Gegensatze zu den Ziff. 1, 2 und 3 — die Zusätze „nach Vereinbarung mit dem Absender" bezw. „nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe". Nicht durch Vereinbarung, sondern durch richterliches Ermessen wird event. das Vorhandensein der dem Haftausschlusse zu Grunde liegenden Voraussetzung festgestellt. Eine besondere Vereinbarung oder tarifarische Bestimmung kann hierüber bindend nicht getroffen werden.

Liegt die dargestellte Voraussetzung vor, so haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, der aus dieser Gefahr entstanden ist. Nicht die Haft für jeden Schaden ist somit etwa ausgeschlossen, sondern nur für denjenigen, der sich als Folge dieser leichten Verletzbarkeit darstellt (Thöl III S. 183), wobei der Eisenbahn die Beweisführung gemäß § 77 Abs. 2 erleichtert ist. Der Schaden braucht nicht unabwendbar zu sein, es reicht aus, daß er mit der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit des Guts erkennbar in kausalem Zusammenhange steht, also z. B. erfahrungsgemäß: Bruch bei Glas; — Rost bei Metall; — innerer Verderb bei Obst, Fleisch; — außergewöhnliche Leckage bei Sprit; — Austrocknung bei frischem Getreide, Wolle, Holz; — Verstreuung bei Körnerfrüchten. (Schott S. 493 u. Note 44. Endemann, R. d. E., S. 576.)

386) Ziff. 5 enthält die fünfte Beschränkung der Haftpflicht. Die Transportgefahr liegt in der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der zu transportirenden Güter als lebender Thiere, und insoweit ist Ziff. 5 eigentlich nur eine besondere Anwendung, ein spezieller Fall der Ziff. 4. (W. Koch S. 108. v. Hahn, II, S. 732.)

§ 77. Abs. 1. Ziff. 5.

Die alleinige Voraussetzung ist der Transport von lebenden Thieren. Es genügt die begriffliche Feststellung, daß das Transportobjekt ein lebendes Thier ist, um die Haftbeschränkung der Ziff. 5 darauf in Anwendung zu bringen, gleichviel welcher Art, mithin nicht bloß Nutz- und Hausthiere bezw. Thiere, welche im Handels- und Transportverkehr gewöhnlich vorkommen, sondern auch Thiere jeder Art und Gattung (wilde Thiere, Vögel, Fische, auch Insekten z. B. Bienen). Endemann, R. d. E., S. 575.

Liegt diese Voraussetzung vor, so haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, der aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist. Auch hier ist nicht Befreiung von jeder Haftbarkeit, sondern nur für Schäden gemeint, welche mit der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit gerade dieses Transportobjekts zu-

sammenhängen. Dieser Einschränkung ist noch durch die Worte: „besonderen" Gefahr Ausdruck gegeben, obwohl es schon an sich klar ist, daß es sich nur um die Nichthaft für die durch die eigenthümliche Natur des Thiertransports bedingten und deshalb — im Gegensatz zu gewöhnlichen Objekten — besonderen Schäden handelt. Es kommt aber nicht darauf an, daß die besondere Natur gerade dieses transportirten Thieres oder dieser Thiergattung die Gefahr bezw. den Schaden bedingt habe (also bei Springthieren das Entspringen, bei Vögeln das Entfliegen ꝛc.), sondern daß ein Schaden vorliegt, der überhaupt mit dem Thiertransport — gleichviel welcher Art — verbunden zu sein pflegt (v. Hahn, II, S. 732. A. M. Thöl, III, S. 190. Schott S. 494). Ueber die Frage, ob ein derartiger Schaden vorliegt bezw. ob der Schaden sich als eine Folge gerade des Transports lebender Thiere darstellt, hat im konkreten Falle der Richter zu entscheiden, wobei der Eisenbahn die Vermuthung des Abs. 2 die Beweislast erleichtert (Keyßner S. 486 Nr. 13). Durch besondere Vereinbarung oder tarifarische Bestimmung darf über die auszuschließenden Schäden nicht vorher stipulirt werden. Erfahrungsgemäß werden zwar dieselben in Entspringen, Entfliegen, Fallen, Stoßen, Ersticken, Verdursten, Erhungern ꝛc. bestehen. Sind aber diese Schäden in tarifarischen Bestimmungen als unbedingt von der Haft befreiend aufgeführt, so kann denselben eine bindende Kraft nicht beigelegt werden. (Puchelt, II, S. 586. Endemann, R. d. E., S. 670.) Vielmehr ist in jedem konkreten Falle von der Eisenbahn zu beweisen, bezw. vom Richter zu entscheiden, ob der eingetretene Schaden mit den besonderen Gefahren des Transports lebender Thiere verbunden zu sein pflegt. Die bloße Bezugnahme auf Vereinbarung oder Tarif erübrigt diesen Beweis nicht. Der Schaden braucht aber nicht unabwendbar zu sein, es genügt, daß er mit den besonderen Gefahren des Transports lebender Thiere in kausalem Zusammenhange steht. In diesem Falle ist es auch gleichgültig, ob der Schaden beim Auf- oder Abladen, beim Warten auf dem Bahnhofe oder in den Wagen während des Transports entstanden ist. (C. F. Koch S. 432. v. Kräwel S. 605.) Die Eisenbahn kann sich aber auf den qu. Befreiungsgrund nicht berufen, wenn der Schaden erweislich durch ihr oder ihrer Leute ꝛc. Verschulden herbeigeführt ist. Im Uebrigen ist die Haftung der Eisenbahn für Thiertransporte nicht allein durch Ziff. 5 beschränkt, sondern auch durch Ziff. 1, 3 und 6 unter den dort gegebenen Voraussetzungen. In Ziff. 6 ist dies ausdrücklich angedeutet.

§ 77. Abs. 1. Ziff. 6.

[387] Ziff. 6 enthält die sechste Beschränkung der Haftpflicht. Die Transportgefahr liegt in der mit Rücksicht auf die beigegebene Begleitung bahnseitig befugterweise eintretenden entsprechenden Verminderung der Obhut der Eisenbahn. (v. Hahn, II, S. 734. Endemann, R. d. E., S. 671. Thöl, III, S. 192.)

Nach Ziff. 6 § 77 der Verk.-Ordn. ist die alleinige Voraussetzung dieser Haftpflicht der Transport von Gütern einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung der Verkehrsordnung, des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist. Diese Bestimmung geht jedoch über die den Eisenbahnen durch Art. 424

Ziff. 6 H.-G.-B. gegebene Befugniß hinaus und ist daher gemäß Art. 423 H.-G.-B. ungültig. Denn Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. gewährt die Befugniß zur vertragsmäßigen Haftbeschränkung in Betreff aller „begleiteten Güter", ohne Unterschied, ob ihre Begleitung vorgeschrieben bezw. vereinbart war oder nicht. Entscheidend ist also nicht, ob die Begleitung mit oder ohne Vereinbarung erfolgt, sondern lediglich, daß die Güter thatsächlich begleitet sind (C. F. Koch S. 432. W. Koch S. 109. Puchelt, II, S. 659. Makower S. 462). Die Thatsache der Begleitung genügt. (Anders nach Art. 31 Ziff. 6 des internat. Uebereinkl.) Dies folgt e contrario aus H.-G.-B., Art. 424 Ziff. 1, 2 u. 3, welche eine Vereinbarung voraussetzen, und hinwiederum aus Ziff. 4 u. 5, wo dies wie bei Ziff. 6 nicht der Fall ist. Es liegt kein Grund für die gegentheilige, von Thöl, III, S. 192, Schott S. 494 (übrigens im Widerspruch mit S. 495 Anm. 57), und v. Hahn, II, S. 734 § 16, vertretene Annahme vor. Der Wortlaut giebt zu dieser Einschränkung keinen Anlaß. In den Protokollen (S. 5017, 5110) ist von einer vorgängigen Vereinbarung bezw. Verabredung über die Begleitung nicht die Rede. Der Umstand, daß die Haftbeschränkung über begleitete Güter auszubedingen ist, involvirt durchaus nicht, daß auch die Begleitung selbst vereinbart sein müsse. Es darf daher nicht eine Haftbeschränkung für Güter bedungen werden, die nicht begleitet worden sind, sondern nur nach Maßgabe reglementarischer oder tarifarischer Bestimmungen oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender zu begleiten waren bezw. hätten begleitet werden müssen. Solche Güter hat die Eisenbahn, wenn sie ohne Begleitung aufgegeben werden, zurückzuweisen oder haftet für dieselben, wenn die Zurückweisung unterlassen wird. Die Befugniß des Art. 424 Ziff. 6 aber bezieht sich nur auf wirklich begleitete, nicht auf bestimmungsmäßig zu begleitende Güter.

Ist diese Voraussetzung — der Transport begleiteter Güter einschließlich Thiere — gegeben, so haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. Nicht Befreiung von jeglicher Haftung ist festgesetzt, sondern nur von der Haftung für diejenigen Schäden, deren Eintritt durch die Begleitung abgewendet werden soll. Welche Schäden hierher gehören, ist dem richterlichen Ermessen überlassen, und hängt von der Art der begleiteten Güter und den sonstigen Thatumständen ab. Der Eisenbahn kommt hierbei die Erleichterung der Vermuthung aus Ziff. 2 zu statten. Vereinbarungen oder tarifarische Bestimmungen hierüber haben keine bindende Kraft, bedürfen daher im konkreten Falle stets der richterlichen Prüfung und Entscheidung. Es ist nicht nothwendig, daß der Schaden sich als ein [illegible] darstellt, sondern es genügt, daß er mit den durch die Begleitung abzuwendenden Gefahren im Kausalnexus steht. Ein erweisliches Verschulden der Bahn oder ihrer Leute an dem Schaden hebt die Haftbeschränkung auf. Der Regel nach ist anzunehmen, daß die Begleitung Schutz gegen Diebstahl und [illegible] je nach der Art der Güter gegen [illegible] bezweckt, [illegible] daß es dem Begleiter obliegt, [illegible] Kälte oder Hitze für die entsprechenden Schutzmaßregeln zu sorgen; ferner bei Thieren für [illegible] Pflege, Wartung,

sodann für das Befestigen im Wagen gegen Herausfallen, Entspringen, Entfliegen, für ausreichenden Verschluß, Lüftung gegen Ersticken ꝛc. (Wehrmann S. 123. Endemann, R. d. E., S. 671.)

§ 77. Abs. 2.

388) § 77 Verk.-Ordn. enthält nicht nicht nur im Abs. 1 sechs wesentliche Beschränkungen der im § 75 prinzipiell normirten Haftpflicht der Eisenbahn, sondern auch im Abs. 2 zu deren Gunsten eine Aenderung der gewöhnlichen Beweislast, indem die an sich gemäß Art. 424 Abs. 2 D. H.-G.-B. bereits gesetzlich bestehende Vermuthung noch reglementarisch aufgestellt ist: daß, wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der im § 77 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet wird, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist. Hierfür war die Erwägung maßgebend, daß ohne diese Präsumtion die bezüglichen Haftpflichtbeschränkungen der Ziff. 1—6 für die Eisenbahnen illusorisch sein würden (s. Anm. 280 S. 443). Da es unmöglich ist, jedes einzelne Gut fortwährend unter spezieller Aufsicht zu halten, so ist es auch unmöglich, den strikten Nachweis (durch Zeugen, Wetterberichte ꝛc.) zu liefern, daß dasselbe im Falle der Beschädigung die betreffende Gefahr wirklich erlitten hat, also z. B. im Falle der Durchnässung, der Verbrennung im offen gebauten Wagen, wirklich durch Regen, Funkensprühen Mangels der Deckung beschädigt worden ist. Es muß also der Nachweis genügen, daß der Schaden aus dieser Transportart entstehen konnte.

Die bei Auslegung des zu Grunde liegenden Abs. 2 des Art. 424 D. H.-G.-B. entstandene Streitfrage, ob es für die Annahme dieser Vermuthung genügt, daß die Möglichkeit des eingetretenen Schadens aus der nicht übernommenen Gefahr überhaupt und losgelöst von den Umständen des besonderen Falles, gleichviel an welchem Orte, zu welcher Zeit und unter welchen Umständen ꝛc. denkbar oder ob es erforderlich ist, daß die Möglichkeit nach Maßgabe der Umstände und Besonderheiten des konkreten Falles begründet sein muß, ist durch Einfügung der Worte „nach den Umständen des Falles“ zu Gunsten der letzteren Alternative entschieden. Daß dieser Zusatz gültig ist, entspricht der herrschenden Meinung, zumal damit der Eisenbahn eine erhöhte Beweislast, also zu Gunsten des Entschädigungsberechtigten, auferlegt ist (Art. 423 H.-G.-B.). (Thöl, III, S. 168. v. Hahn, II, S. 735 ff. Staub S. 1006, 1007.) Darnach ist der Richter berechtigt, die individuellen Verhältnisse in Betracht zu ziehen und die Bahn verpflichtet, sie ihm darzulegen. Es braucht zwar nicht erwiesen zu sein, daß der Schaden eine absolute Folge der besonderen Transportart sei, wohl aber, daß er mit letzterer im konkreten Falle in erkennbarem Zusammenhange stehe. Ergiebt die konkrete Sachlage also das Unzutreffende der Präsumtion, so darf sie nicht zur Anwendung gebracht werden. Daß also Durchnässung des Gutes aus dem Transporte in unbedeckten Wagen entstanden sein kann, ist in abstracto zwar immer denkbar, wenn aber die Sachdarstellung des konkreten Falles diese Möglichkeit schon an sich unbedingt ausschließt (z. B. weil das zum Transport aufgegebene Gut unstreitig noch gar nicht in die unbedeckten Wagen gebracht war, sondern noch in den Magazinen der Bahn lagerte oder weil es hermetisch und wasserdicht verpackt war), so

kann unmöglich jene Vermuthung Platz greifen. Andererseits kann aber, wenn die Durchnässung an sich und in concreto möglich war, von der Bahn zur Erlangung jener Vermuthung nicht noch der strikte Nachweis erfordert werden, daß der Regen ꝛc. so stark und anhaltend war, daß er die Durchnässung in dem in concreto eingetretenen Umfange herbeizuführen vermochte, oder daß ein Gut, welches seiner natürlichen Beschaffenheit nach überhaupt schwinden kann, wirklich in der in concreto eingetretenen Ausdehnung in Folge seiner Beschaffenheit zu schwinden vermochte.

Die Vermuthung erstreckt sich auf alle Schäden bezw. Schadensursachen, welche aus den im § 77 Verk.-Ordn. bezeichneten Gefahren entstehen können, insoweit ein Zusammenhang damit nach den Umständen des Falls im Bereich der Möglichkeit liegt. Sie dauert, da sie gesetzlich in unmittelbarem Zusammenhange mit einer Vertragsbestimmung steht, so lange der Vertrag selbst bezw. die damit verknüpfte Vertragsbedingung wirkt. Sie greift nicht nur für die vereinbarte Beförderungszeit Platz, sondern ist auch für die Zeit der unverschuldeten Verzögerung des Transports wirksam. (Schott S. 489. Endemann, R. d. E., S. 578. A. M. Thöl, III, S. 169 ff.) Doch kommen nur Ersatzansprüche des Absenders bezw. Empfängers gegen die Eisenbahn wegen Schäden ꝛc. am Frachtgut in Betracht; nicht auch umgekehrt Ersatzansprüche der Eisenbahn gegen den Absender ꝛc. (Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. S. 42, Bd. 5 S. 136.) Nicht nothwendig ist es, daß die betreffende Gefahr sich als die alleinige Ursache des Schadens darstellen muß, um die Vermuthung zu begründen; auch wenn damit andere Ursachen ersichtlich konkurriren, greift die Vermuthung Platz. Sie wird nur durch den Nachweis beseitigt, daß eine andere Ursache die alleinige Ursache sei. (Thöl, III, S. 168, 169.)

Die Vermuthung gilt nur „bis zum Nachweise des Gegentheils". Das folgt aus der Rechtsnatur der Vermuthung. Die Beweislast gestaltet sich also so, daß nach der Sachdarstellung des Klägers die Eisenbahn sich einredeweise auf eine der vereinbarten Beschränkungen der Haftpflicht beruft. Ergiebt nun die Sachdarstellung für den Richter an sich die Möglichkeit der Entstehung des Schadens aus der bezeichneten — nicht übernommenen — Gefahr, oder ist diese Möglichkeit event. von der Eisenbahn erweislich gemacht, (R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 6 S. 175, Bd. 17 S. 296), dann tritt die Präsumtion ein, und gegen diese kann der Kläger den Gegenbeweis führen. (Keyßner S. 483. Ruckdeschel S. 214. Staub S. 1007.) Dieser Gegenbeweis kann sich in zwiefacher Richtung bewegen. Entweder kann er darauf hinauslaufen, daß in concreto der Schaden durch ein bestimmtes von der Eisenbahn zu vertretendes Ereigniß entstanden sei, oder daß er aus der nicht übernommenen Gefahr in concreto nicht habe entstehen können, und hiergegen steht dann wieder der Eisenbahn der Gegenbeweis offen. (v. Hahn, II, S. 736, III, S. 172. Puchelt, II, S. 570. Schott S. 488. Endemann, R. d. E., S. 577. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 11, Bd. 3 S. 171, Bd. 5 S. 272.)

[380]) In Uebereinstimmung mit Art. 425 Abs. 3 des H.-G.-B. bestimmt § 77 Abs. 3 Verk.-Ordn., daß eine Befreiung von der Haftpflicht auf Grund

§ 77. Abs. 3.

dieses Paragraphen nicht geltend gemacht werden kann, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist. (W. Koch S. 102. Ruckdeschel S. 214. Endemann, R. d. E., S. 578. R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 12 S. 24.) Diese Bestimmung ist an sich zwar selbstverständlich. Denn, wenn Verschulden der Eisenbahn Ursache des Schadens ist, so kann die bezügliche Transportgefahr die Ursache nicht sein. Indeß dient doch die Bestimmung zur Beseitigung von Zweifeln bei konkurrirendem Verschulden, indem Inhalts derselben die bedungene Befreiung von der Haftpflicht nicht geltend gemacht werden kann, wenn irgend ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute als Ursache des Schadens nachgewiesen wird, also gleichviel, ob als mitwirkende oder alleinige Ursache. (Thöl, III, S. 172. Eger, III, S. 304.) Auch bedeutet die vorliegende Bestimmung nicht nur, daß in solchen Vereinbarungen, wie sie durch Art. 424 H.-G.-B. den Eisenbahnen erlaubt sind, ein Verzicht auf Geltendmachung des durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute entstandenen Schadens nicht enthalten sei, sondern im Hinblick auf Art. 423 folgt daraus weiter, daß die Eisenbahn das Einstehen für Verschulden der Verwaltung oder ihrer Leute nicht wirksam ausschließen kann, d. h. für den Fall erwiesenen Verschuldens ein Verzicht auf Schadensersatz nicht vorbedungen werden darf. (v. Hahn, II, S. 737. Schott S. 488. R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 15 S. 83.)

Als Verschulden gilt zwar jede culpa, ohne Rücksicht auf den Grad. Aber es darf nicht außer Betracht bleiben, daß im Vergleich mit der strengen Haftpflicht ex recepto, welche die Bahn zum Schutze gegen alle Gefahren des Transports gemäß Art. 395 H.-G.-B. § 75 Verk.-Ordn. verpflichtet, die Haftpflicht durch Art. 424 H.-G.-B. § 77 Verk.-Ordn. gemildert, d. h. die Bahn nicht verpflichtet ist, gegen die aus der vom Absender gewählten besonderen Transportart sich ergebenden besonderen Transportgefahren Schutz zu gewähren und demgemäß die dadurch bedingten Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen. Daraus folgt, daß hier auch das Verschulden der Bahn begrifflich modifizirt erscheint und nicht in dem Unterlassen von Sicherheitsmaßregeln gegen die bezüglichen Transportgefahren bestehen kann, sondern auf die Unterlassung derjenigen Sicherheitsmaßregeln beschränkt ist, welche vom Frachtführer auch dann zu ergreifen gewesen wären, wenn der Absender jene besondere Transportart nicht gewählt hätte, also z. B. im Falle des Art. 424 bez. § 77 Ziff. 1 auch bei Transporten in bedeckten Wagen 2c. (Eger, III, S. 305, 306. A. M. Schott S. 489 u. das Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 6 S. 122.)

Die Beweislast des Verschuldens liegt hier im Gegensatze zur Normirung der Beweislast in Art. 395 H.-G.-B. bezw. § 75 Verk.-Ordn., wonach es Sache der Eisenbahn ist, sich in jedem Schadensfalle zu exkulpiren und zugleich den Kausalnexus zwischen Verschulden und Schaden zu erweisen, dem Beschädigten ob. (Ruckdeschel S. 214. Schott S. 488, 489.) Dies folgt aus der durch Art. 424 bezw. § 77 Abs. 2 normirten Aenderung der Beweislast. Es muß zur Entkräftung der gesetzlichen Vermuthung der Gegenbeweis geführt werden, daß ein anderer Umstand (als der nicht übernommene, ge-

fährliche) den Schaden verursacht habe. Ist dieser andere Umstand nun eine schuldbare Handlung der Bahn 2c., so involvirt dies lediglich eine besondere Kategorie der dem Absender obliegenden Gegenbeweise. (v. Hahn, II, S. 737. Thöl, III, S. 172.) Auch den Kausalnexus zwischen Schaden und Verschulden hat der Beschädigte zu erweisen. Es genügt nicht der bloße Nachweis irgend eines beim Transport vorgefallenen Verschuldens, sondern, daß durch ein solches Verschulden der Schaden entstanden ist. (R.-O.-H.-G. Bd. 9 S. 337, Bd. 13 S. 393, Bd. 15 S. 83 f., Bd. 17 S. 296, Bd. 19 S. 133, Bd. 20 S. 283. Reichsger. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 1 S. 14, 122, Bd. 3 S. 171.)

§ 78.

Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.[390])

(1) In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu nachstehenden Normalsätzen ausgeschlossen.[391])

(2) Der Normalsatz beträgt 2 Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Taback, Fettwaaren, Seife und harte Oele, frische Früchte, frische Tabacksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte.[392])

(3) Bei allen übrigen trockenen Gütern der im Absatz 1 bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.[393])

(4) Der Normalsatz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen und denselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.[394])

(5) Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.[395])

(6) Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.[396])

390) Das H.-G.-B. Art. 426 Abs. 1 gestattet den Eisenbahnen in Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem § 78.

Transport **regelmäßig** einen Verlust an Gewicht oder an Maaß erleiden, sich auszubedingen, daß bis zu einem im Voraus bestimmten **Normalsatz** für Verlust an Gewicht oder Maaß nicht gehaftet werde. (**Endemann**, R. d. E. S. 579, v. **Hahn** 2. A. II S. 744, **Puchelt** 3. A. II S. 576, **Thöl** III S. 184, **Schott** S. 500, **Staub** S. 1009.) Der Grund für die Zulassung dieser Haftbeschränkung liegt darin, daß es billig erschien, den Eisenbahnen die ihnen im Falle eines Verlustes in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts nach Art. 395 H.-G.-B. (§ 75 Verk.-Ord.) obliegende Beweislast in denjenigen Fällen zu erleichtern, in welchen nach der Art des Guts der Verlust auf dem Transporte erfahrungsgemäß ein regelmäßig in annähernd bestimmbarer Höhe eintretender ist.

§ 78. Abs. 1.

[391]) In der **Verk.-Ord.** § 78 Abs. 1 ist von dieser Befugniß Gebrauch gemacht, d. h. der vom H.-G.-B. gestattete Haftbeschränkungsvertrag ist durch die Verk.-Ord. zu einem wirklich vereinbarten gemacht.

Die **alleinige Voraussetzung** für die vorliegende Haftbeschränkung ist der Transport von „Gütern, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden." **Welche** Güter zu dieser Kategorie gehören, läßt sich im Einzelnen nicht angeben. Jedenfalls sind nur solche dahin zu rechnen, welche den angeführten Merkmalen entsprechen. Eine Anzahl von Kategorien trockener Güter wird im § 78 Abs. 2 (Anm. 392 S. 457) genannt. Die entscheidenden Merkmale sind folgende: Zunächst muß der Verlust aus der **natürlichen Beschaffenheit** der Güter folgen, er darf also nicht Resultat eines spontanen, von Außen wirkenden Eingriffs, eines Unfalls oder äußeren Ereignisses sein, sondern soll in der im Innern wirkenden Natur, in den natürlichen Kräften und Eigenschaften des Guts begründet sein. Ferner soll der Verlust ein **regelmäßiger**, fast immer bei dem Transport eintretender sein. Die natürliche Beschaffenheit soll nicht (wie z. B. bei Explosivstoffen) in Verbindung mit irgend welchen spontanen Ereignissen oder Einwirkungen zu einem außerordentlichen Verluste Anlaß geben, sondern im Zusammenhange mit den gewöhnlichen, stetigen Einflüssen der Witterung und der Transportmanipulationen einen gewöhnlich eintretenden Abgang der Waare zur Folge haben. Endlich muß es sich um einen Verlust an **Gewicht** handeln, nicht um andere Schäden, z. B. an Qualität (Durchnässung, Fäulniß, Verderb) oder Veränderung der Form (Bruch rc.). Hauptsächlich kommt also Schwinden, Verduften, Verdunsten, Eintrocknen, Leckage rc. in Betracht: „schwindende Güter" (**Thöl** III S. 185). Treffen nun bei einem Gute erfahrungsgemäß die eben gedachten Merkmale zu, dann gehört es zu denjenigen, in Ansehung deren die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste nach Maßgabe des § 78 ausgeschlossen ist. Ob aber ein Gut in concreto zu den im § 78 gemeinten gehört, hat im Streitfalle der Richter zu entscheiden. Die Beweislast liegt der Eisenbahn ob. Denn sie behauptet einredeweise den Ausschluß ihrer Haft, es liegt ihr also auch folgerichtig der Nachweis der thatsächlichen Voraussetzung ob, auf Grund deren der Ausschluß ihrer Haft eintritt.

Liegt die vorgedachte thatsächliche Voraussetzung vor, so ist die Haftpflicht der Eisenbahn bis zu den im Abs. 2 u. 3 bezeichneten Normal-

sätzen ausgeschlossen. Diese Fassung erweckt zwar den Anschein, als sei damit den Eisenbahnen die Befreiung von jeglicher Haftung innerhalb der bestimmten Normalsätze gewährt. Indeß der im Abs. 5 zugelassene Gegenbeweis des Absenders sowohl gegen die im Abs. 1 präsumirte Ursache der Entstehung des Schadens, wie auch gegen die Angemessenheit des bestimmten Prozentsatzes im Allgemeinen und im konkreten Falle lassen klar erkennen, daß hier nicht die Zulassung einer absoluten Ausschließung der Haftpflicht beabsichtigt ist, sondern nur einer Vermuthung, welche den Zweck hat, den Eisenbahnen, die ihnen nach § 75 obliegende Beweislast und dadurch mittelbar ihre Haftpflicht zu erleichtern, aber durch Gegenbeweis beseitigt werden kann. (Thöl III S. 185, Keyßner S. 488, Nr. 2, Schott S. 501, W. Koch S. 116 [praesumtio juris], Brix (S. 422 [gesetzliche Vermuthung], Endemann, R. d. E. S. 579).

[392]) 3. Nach Abs. 2 u. 3 beträgt der Ausschluß der Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei den im Abs. 2 speziell aufgeführten trockenen Gütern. Bei allen übrigen trockenen Gütern beträgt der Normalsatz ein Prozent. § 78 stipulirt die Haftbeschränkung jedoch nur für Verlust an Gewicht, während nach Art. 426 H.-G.-B. bedungen werden kann, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatz für Verlust an Gewicht oder Maaß nicht gehaftet werde. Für Maaßverluste fehlt mithin die durch Art. 426 gestattete Vereinbarung der Vermuthung und trifft die Eisenbahn die volle Beweislast aus Art. 395 H.-G.-B. Ferner liegt der Eisenbahn, wenngleich in der Verk.-Ord. gewisse Güter als solche bezeichnet sind, welche regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, dennoch im Streitfalle noch der Beweis dafür ob, daß es sich in concreto um ein Gut von der fraglichen Beschaffenheit handelt. Von diesem Gesichtspunkte aus ist die Bestimmung des Abs. 2, daß alle trockenen und nassen Güter zu denjenigen gehören sollen, welche regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, und die Hinzufügung einer Anzahl namentlich bezeichneter Arten von Gütern, zu weit gehend, bezw. es wird trotz dieser Bestimmung der Eisenbahn im Streitfalle der Beweis nicht erspart, daß das betreffende trockene oder nasse Gut zu den im Art. 426 bezeichneten gehört, worüber erforderlichenfalls der Richter nach sachverständigem Ermessen zu entscheiden hat (W. Koch S. 116, Puchelt II S. 577, Ruckdeschel S. 215). Wohl aber ist es zulässig, reglementarisch die Höhe des Normalsatzes gültig festzusetzen, innerhalb dessen ein entstandener Verlust als durch die natürliche Beschaffenheit des Guts eingetreten gelten soll. Daher ist (unter der Voraussetzung, daß das Gut erwiesenermaßen zu den im Art. 426 bez. § 78 bezeichneten gehört) die Festsetzung des Normalsatzes von 1 Prozent bei trockenen, und von 2 Prozent bei nassen Gütern, welchen eine Anzahl von Gütern namentlich beigefügt ist, gültig und es kann die Höhe dieses Satzes gegebenen Falles nur durch Gegenbeweis (generell oder speziell) angefochten werden. (Wehrmann S. 103, Thöl III S. 186.)

§ 78. Abs. 2.

[393]) Vgl. die vorangehende Anm. 392.

§ 78. Abs. 3.

[394]) Um einen Mißbrauch des durch Art. 426 Abs. 1 Satz 1 H.-G.-B. gestatteten — im § 78 Abs. 1 bis 3 der Verk.-Ord. vereinbarten — Befreiungs-

§ 78. Abs. 4.

vertrages zu verhüten, indem die Eisenbahn einen nicht aus der natürlichen Beschaffenheit des Guts originirenden erheblicheren Abgang an dem Gewicht eines Stückes mit dem vollgewichtigen &c. Inhalte anderer Stücke gewissermaßen aufzurechnen sucht, d. h. den Normalsatz in einen Pauschalsatz verwandelt (Ruckdeschel S. 215, Endemann, R. d. E., S. 580, Schott S. 501, v. Hahn II S. 746), schreibt Art. 426 Abs. 1 Satz 2 H.-G.-B. und damit fast wörtlich übereinstimmend § 78 Abs. 4 Verk.-Ord. für den Fall, daß mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind, einen bestimmten Berechnungsmodus des Normalsatzes vor. Es soll alsdann bei eingetretenem Verluste der Normalsatz für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden, wenn das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist. Die in Rede stehende Berechnungsweise des Normalsatzes hängt hiernach von zwei Voraussetzungen ab: 1) Erstens kann sie der Natur der Sache nach nur zur Anwendung kommen, „wenn mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind." Es ist damit gemeint, daß eine vom Absender in einer Gesammtladung mittelst ein und desselben Frachtvertrages aufgegebene Anzahl von Stücken (Säcken, Packeten, Tonnen, Kisten &c.) transportirt wird. Ob der Transport der einzelnen Stücke in demselben oder in mehreren Wagen, zur selben oder zu verschiedener Zeit, auf derselben Strecke oder auf verschiedenen geschieht, ist gleichgültig. Entscheidend ist nur, daß eine auf Grund eines Frachtvertrages aufgegebene, aus mehreren Stücken bestehende Gesammtladung Transportobjekt ist. Da nach der Verkehrsordnung jeder Frachtvertrag durch einen besonderen Frachtbrief dokumentirt werden muß (s. § 51 Abs. 1), so ist im § 78 Abs. 4 ausdrücklich ausgesprochen, daß darunter nur mehrere zusammen auf einen und denselben Frachtbrief beförderte Stücke zu verstehen sind. 2) Sodann ist Voraussetzung, daß „das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist." Denn die Vorschrift des ersten Satzes ist der Natur der Sache nach überhaupt nur anwendbar, wenn das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke festzustellen ist. Zulässig ist hierbei jede Art des Beweises für das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke, sei es durch Berufung auf die Angaben des Frachtbriefes, sei es auf sonstige Beweismittel. Sind diese beiden Voraussetzungen vorhanden, so muß der Normalsatz für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden.

§ 78. Abs. 5 [395]) Die Beschränkung der Haftpflicht aus § 78 Abs. 1—4 tritt jedoch nach Abs. 5 in Uebereinstimmung mit Art. 426 Abs. 2 H.-G.-B. nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falls nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden ist oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falls nicht entspricht. Es ist hiernach der Gegenbeweis gegen die vereinbarte Vermuthung gestattet. (v. Hahn II S. 745, Endemann, R. d. E., S. 581.) Dieser Gegenbeweis kann sich in folgenden Richtungen bewegen: 1) daß der Verlust nach den Umständen des Falls nicht in der natürlichen Beschaffenheit des Guts, sondern in einer bestimmten anderen, von der Eisenbahn zu vertretenden Ursache (Zufall, Verschulden der Leute)

liegt, 2) daß der angenommene Prozentsatz der Beschaffenheit des Guts überhaupt nicht entspricht, 3) daß der angenommene Prozentsatz den sonstigen Umständen des Falls nicht entspricht. Die Beweislast vertheilt sich hiernach derartig, daß gegenüber einem Schadensanspruche die Eisenbahn für die aus § 78 Abs. 1 hergeleitete Einrede nur die thatsächliche Voraussetzung darzuthun hat, daß Güter von der dort bezeichneten Art zum Transport aufgegeben worden sind. Ist dies nachgewiesen, so ist die Vermuthung, daß der Schaden bis zur Höhe des Normalsatzes aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter herrühre, begründet, und es liegt dem Absender zur Entkräftung dieser Vermuthung der vorstehende Gegenbeweis ob. (Thöl III S. 186, Puchelt II S. 577, Ruckdeschel S. 215.) Der Gegenbeweis, daß der Verlust durch eine andere von der Eisenbahn zu vertretende Ursache herbeigeführt worden sei, wird in der Regel darin bestehen, daß ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute an dem Schaden — sei es ganz oder zum Theil — dargethan wird, oder irgend eine Schadensursache, welche nicht zu den gemäß Art. 395 die Haftpflicht der Eisenbahn ausschließenden Momenten (höhere Gewalt 2c.) gehört. Der Gegenbeweis gegen die Höhe des Normalsatzes kann in den meisten Fällen nur durch Berufung auf das Gutachten Sachverständiger geführt werden und wird häufig große Schwierigkeiten bieten. Die bestimmten Normalsätze sind, wie bereits oben S. 457 angeführt, niemals an sich maßgebend, sondern unterliegen stets dem Gegenbeweise und der richterlichen Kognition (Hillig S. 65, W. Koch S. 117). Ist der Gegenbeweis nach der einen oder anderen Richtung hin geführt, so ist die zu Gunsten der Eisenbahn vereinbarte Vermuthung beseitigt, und die Eisenbahn trifft alsdann, wenn sie sich von ihrer Haftpflicht liberiren will, die volle Beweislast für einen der ihr zustehenden Befreiungsgründe (§ 75) so, wie wenn die fragliche Bestimmung überhaupt nicht getroffen wäre (Thöl III S. 188).

§ 78. Abs. 6.

[396]) Bei der Berechnung des Normalsatzes für jedes einzelne Stück besonders — unter den in Abs. 4 bezeichneten Voraussetzungen (s. Anm. 394 S. 457 ff.) — versteht es sich von selbst, daß die Berechnung niemals das Manko eines ganzen von mehreren Stücken als Resultat ergeben kann, vielmehr — wenn auch möglicherweise verringert — doch immer dieselbe Anzahl von Stücken, welche zum Transport übernommen worden, auch abzuliefern ist. Denn der natürliche Verlust an Gewicht kommt nie so vor, daß z. B. von 100 Säcken der ganze Inhalt eines Sackes oder gar auch der Sack selbst wegtrocknet, so daß bei der Ablieferung die Leere oder das Fehlen eines Sackes als natürlicher Gewichtsverlust (von einem Prozent) entschuldigt wäre. (Thöl III S. 188 Anm. 107.) In Rücksicht auf diesen Umstand erklärt § 78 Abs. 6 bei gänzlichem Verlust des Guts (worunter auch ein einzelnes Stück der Ladung zu verstehen) einen Abzug für Gewichtsverlust für unstatthaft, die Eisenbahnen verzichten also regelmäßig in solchem Falle auf die Geltendmachung des Befreiungsvertrages, mithin ist für die Schadensberechnung alsdann das volle Gewicht oder Maaß ohne jeden Abzug entscheidend. (Wehrmann S. 103, v. Hahn II S. 746, Keyßner S. 488, Puchelt II S. 577, Schott S. 501.)

§ 79.

Vermuthung für den Verlust des Gutes.[397])

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (§ 63) verzögert.[398])

§ 79.

[397]) § 79 enthält eine Rechtsfiktion zu Gunsten des zur Klage Berechtigten. An sich liegt diesem, wenn er für Verlust des Gutes Ersatz beansprucht, der Beweis sowohl über die unversehrte Aufgabe wie auch über den Verlust des Gutes ob (§ 75 Anm. 370 S. 428). Dieser Verlust kann nun zwar durch den Nachweis glaubhaft gemacht werden, daß das aufgegebene Gut am Bestimmungsorte bei Ablauf der tarifarischen Lieferfrist weder eingetroffen, noch dem Adressaten abgeliefert worden ist. Indeß ein voller Beweis für den Verlust liegt darin nicht. Die Eisenbahn würde den Einwand erheben können, daß es sich nur um eine Verspätung, nicht um einen Verlust des Gutes handelt. Um nun den Ersatzberechtigten nicht für unbegrenzte Zeit Zeit diesem Einwande auszusetzen und weil nach der Verkehrsanschauung eine zu weit gehende Verspätung das Gut für den Empfänger häufig werthlos macht, ist im § 79 die Bestimmung getroffen, daß der zur Klage Berechtigte das Gut ohne weiteren Nachweis dann als in Verlust gerathen betrachten kann, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Verk.-Ordn. § 63) verzögert.

§ 79. Einziger Absatz.

[398]) Aus § 79 folgt: 1) Nur nach Ablauf von 30 Tagen hat der Berechtigte die Befugniß, das Gut *ohne weiteren Nachweis* des Verlustes als in Verlust gerathen zu betrachten. Während dieses Zeitraums muß er den Nachweis des Verlustes führen. 2) Es ist eine *Fiktion*, *keine Rechtsvermuthung*, daher steht der *Eisenbahn* nach Ablauf von 30 Tagen der *Gegenbeweis*, daß das Gut noch vorhanden (nicht verloren) sei, *nicht* zu. Doch ist ausnahmsweise dem *Berechtigten*, auch wenn er von der Fiktion des § 79 Gebrauch macht, das Recht gegeben, unter den Voraussetzungen des § 82 bei späterem Wiederfinden des Gutes Rückgabe desselben in natura zu fordern. 3) Die Fiktion besteht ausschließlich *zu Gunsten des Berechtigten*, nicht auch der Eisenbahn. Denn es ist *nicht*, wie im § 64 Abs. 4 des ehemaligen Betriebs-Reglements gesagt: „Als in Verlust gerathen ist das Gut *erst* vier Wochen nach Ablauf der Lieferfrist zu betrachten", sondern „*Der Berechtigte kann* das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten . . ." Darin liegt der *wesentliche* Unterschied beider Bestimmungen. Nach § 79 darf die Eisenbahn nicht — wie nach § 64 Abs. 4 des ehem. Betr.-Regl. — den Entschädigungsberechtigten nöthigen, mit seinem Verlustanspruche bis 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist zu *warten*. Vielmehr kann der Berechtigte auch *innerhalb* dieses Zeitraums seinen Verlustanspruch geltend machen, nur hat er in *diesem* Falle den Nachweis des Verlustes zu führen. § 79 enthält eine Fiktion zu Gunsten des *Berechtigten*,

während der anscheinend zu Grunde liegende § 64 Abs. 4 des alt. Betr.=Regl. gerade umgekehrt eine Fiktion zu Gunsten der Eisenbahn enthielt.

§ 80.

Höhe des Schadensersatzes bei Verlust des Gutes.[399])

Wenn auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut abzuliefern war.[400]) Davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist.

Vorbemerkung zu den §§ 80—85 Verk.=Ordn.

[399]) Ist der Frachtführer für den Schaden aus Verlust oder Beschädigung des Gutes auf Grund des Art. 395 H.=G.=B. aus dem Frachtvertrage haftpflichtig, so hat er dem Beschädigten Ersatz zu leisten. Den Umfang der Ersatzleistung normirt Art. 396 H.=G.=B. (Endemann, H.=R., § 155, R. d. E., § 117 S. 564 f. Goldschmidt S. 574—606. v. Hahn, 2. Aufl., II, S. 609. Thöl, III, §§ 28, 29. Schott § 340, S. 338 f. Staub S. 962.) Darnach ist der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswerth des Gutes zu Grunde zu legen. Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen erspart ist. Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Gutes in beschädigtem Zustande und dem gemeinen Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind. Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Gutes zu Grunde zu legen. Wenn dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.

Vorbemerkung zu den §§ 80—85.

Der gewöhnliche Frachtführer darf den in dieser Weise gesetzlich normirten Umfang der Schadensersatzleistung gültigerweise durch Vertrag beschränken und vermindern. Der Eisenbahn hingegen ist dies durch Art. 423 H.=G.=B. grundsätzlich verboten. Indeß machte sich für die Milderung dieses Verbotes die Erwägung geltend, daß die gefährliche Natur des Eisenbahnbetriebes die Gefahr einer Beschädigung sehr erhöht, daß die Eisenbahnen diesen riskanten Transport nicht ablehnen dürfen und endlich jede Vermehrung des Umfanges der Entschädigungspflicht nothwendig eine dem Verkehre nachtheilige Erhöhung der Transportpreise nach sich zieht. (Schott S. 338, 339. Ruckdeschel S. 219. Wehrmann S. 127 ff.) Aus diesen Gründen

hat das H.=G.=B. den Eisenbahnen eine vertragliche Beschränkung des aus Art. 396 folgenden regelmäßigen Umfangs der Entschädigung in gewissen Grenzen gestattet, und zwar durch die Einführung der Werth=Deklaration in Verbindung mit dem Normalsatze. Durch Art. 427 Ziff. 1 H.=G.=B. ist den Eisenbahnen — ausgenommen im Falle böslicher Handlungsweise — eine Vereinbarung erlaubt, wonach der der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth (Art. 396) einen im Frachtbriefe angegebenen Mehrbetrag (Werthdeklaration) und in Ermangelung dessen einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll (s. § 81 Anm. 402 § 84 Anm. 410 ff.). Die Beschränkung besteht also darin, daß von vornherein für den zu ersetzenden gemeinen Handelswerth eine Maximalgrenze verabredet werden darf, welche nicht überstiegen werden soll, gleichviel, auf wie hoch sich der Schaden wirklich beläuft; und zwar kann der Absender, wenn er sich zu einem Frachtzuschlage versteht, diese Maximalgrenze selbst beliebig hoch bestimmen, während anderenfalls die allgemein reglementarisch festgestellten Normalsätze den Maßstab des Werthersatzes bilden. Nach Absicht und Fassung des Art. 427 ist hierbei die Werthangabe und in Ermangelung derselben der Normalsatz bei eintretendem Schaden nicht etwa schlechthin und unanfechtbar entscheidend. Vielmehr hat der Ersatzberechtigte zur Substantiirung seines Schadensanspruches den Beweis des gesetzlichen Schadensbetrages unter Zugrundelegung des gemeinen Handelswerthes zu erbringen und kann diesen bis zur Höhe der Werthdeklaration, eventuell des Normalsatzes ersetzt verlangen. (Schott S. 350. Thöl, III, S. 210 f. v. Hahn, II, S. 748. Wehrmann S. 137. Ruckdeschel S. 224 f. Endemann, R. d. E., S. 582. Puchelt, II, S. 579. R.=O.=H.=G. Bd. 11 S. 229, 423, Bd. 17 S. 128, Bd. 20 S. 404 f.)

In der Verkehrsordnung ist von dieser Befugniß Gebrauch gemacht, d. h. es sind grundsätzlich die Schadensersatznormen des Art. 395 H.=G.=B. mit unwesentlichen Modifikationen aufgenommen (§§ 80, 83, Satz 1), zugleich aber die durch Art. 427 Ziff. 1 vertragsmäßig gestatteten Beschränkungen ausbedungen und damit zu wirklich vereinbarten geworden. Die Verkehrsordnung hat aber hierbei diese Vereinbarungen so gestaltet, daß sie zugleich auch dem Entschädigungssystem des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Internat. Uebereink. Art. 34—43) thunlichst und soweit das Handelsgesetzbuch dies zuläßt, entsprechen. Nach diesem System ist nun zwar auch als Regel die Entschädigung nach Maßgabe des wirklichen Schadens angenommen und Maßstab für die Bemessung desselben der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth. (Schwab, Internat. Uebereink., S. 268. Eger S. 598, 608. Rosenthal, Internat. Eisenb. Frachtr. S. 216 ff.) Aber nach zwiefacher Richtung ist dennoch der Umfang des Schadensersatzes zu Gunsten des Publikums erheblich weiter gefaßt, als nach dem System des Deutschen Handelsgesetzbuchs.

1. Das deutsche System des Normalsatzes ist einer wesentlichen Beschränkung unterworfen, den Eisenbahnen ist die Einführung eines Normalsatzes nur gestattet in Spezialtarifen und unter der Voraussetzung, daß dieselben eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber dem

gewöhnlichen Tarifen enthalten und der gleiche Normalsatz auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet. (Internat. Uebereink. Art. 35.)

2. Das deutsche System der Werth- und Interessendeklaration hat eine vollständige Umwandlung erfahren. An Stelle dieser beiden Deklarationen ist eine neue umfassende Deklaration: „die Deklaration des Interesses an der Lieferung" eingeführt worden. Für den Fall der Deklaration des Interesses an der Lieferung ist darnach nicht nur der wirkliche Schaden (gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth), sondern über diesen hinaus auch der nachweislich weitere Schaden (entgangene Gewinn) bis zur Höhe des deklarirten Betrages zu ersetzen. (Art. 38 l. c.) Diese Deklaration schließt auch die deutschrechtliche Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung (H.-G.-B. Art. 427 Abs. 1 Ziff. 2) in sich, welche als eine für sich bestehende, besondere Deklaration in Wegfall gekommen ist. Der deklarirte Betrag des Interesses an der Lieferung bildet hiernach die Maximalgrenze für jeden erweislichen Schaden einschließlich des entgangenen Gewinnes.

Indem die Verkehrsordnung auf Grund des Art. 427 Ziff. 1 H.-G.-B. den Normalsatz und die Deklaration des Interesses an der Lieferung nach Maßgabe der vorstehenden Normen des internationalen Uebereinkommens einführte, hat sie die den Eisenbahnen durch die Art. 423, 427 H.-G.-B. gezogenen Grenzen nicht überschritten. Denn es sind damit dem Publikum günstigere Bedingungen (also nicht „zum Vortheil" der Eisenbahnen: H.-G.-B. Art. 423) gewährt, als durch Art. 427 H.-G.-B. den Eisenbahnen sich auszubedingen gestattet ist. Während Art. 427 den Eisenbahnen die Festsetzung eines Normalsatzes ohne Ermäßigung der gewöhnlichen Tarife erlaubt, ist ihnen nach der Verkehrsordnung (§ 81) die Einführung eines solchen nur bei ermäßigten Ausnahmetarifen gestattet. Und während nach Art. 427 die Deklaration des Werthes nur die Maximalgrenze für den gemeinen Handelswerth bezw. gemeinen Werth des Gutes bildet, ist die durch die Verkehrsordnung (§§ 84, 85) eingeführte Deklaration des Interesses an der Lieferung die Grenze für den Schadensersatz, welchen der Berechtigte über die Entschädigung nach dem gemeinen Handelswerthes hinaus für den vollen nachweislich entstandenen Schaden einschließlich des entgangenen Gewinnes fordern darf.

Der von den Eisenbahnen im Falle des Verlustes oder der Beschädigung zu leistende Schadensersatz ist hiernach entweder der regelmäßige (H.-G.-B. Art. 396, Verk.-Ordn. §§ 81, 83 Satz 1) oder der auf dem Normalsatze und der Interesse-Deklaration beruhende (H.-G.-B. Art. 427 Ziff. 1, Verk.-Ordn. §§ 81, 83 Satz 2, §§ 84, 85). Der regelmäßige Schadensersatz greift Platz, wenn weder durch Stipulation eines Normalsatzes eine Beschränkung, noch durch eine Deklaration des Interesses an der Lieferung eine Erhöhung des normalen Ersatzes eintritt und wenn ferner der Schaden nicht durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn (H.-G.-B. Art. 396 Abs. 5, Art. 427 Abs. 2, Verk.-Ordn. § 88) entstanden ist. In letzterem Falle kann die Vergütung des vollen Schadens gefordert werden (H.-G.-B. Art. 396 Abs. 5, Art. 427 Abs. 2. Verk.-Ordn. § 88 Anm. 423, 424).

§ 80. Satz 1. u. 2.

400) Was nun zunächst den regelmäßigen Schadensersatz anlangt, so besteht derselbe in dem Ersatze des wirklichen Schadens, nicht des entgangenen Gewinnes. Als Maßstab für diesen Schaden stellt das H.-G.-B. (Art. 396) und die Verk.-Ordn. (§ 80) übereinstimmend den gemeinen Handelswerth und in dessen Ermangelung den gemeinen Werth am Orte der Ablieferung und zu der Zeit, zu welcher das Gut abzuliefern war, hin.

Voraussetzung ist die Haftpflicht der Eisenbahn, wenn aus dem Eisenbahnfrachtvertrage auf Grund des Art. 395 H.-G.-B., §§ 75—79 Verk.-Ordn. Schadensersatz für Verlust oder Beschädigung verlangt wird. (Puchelt, II, S. 470. Keyßner S. 447. Thöl, III, S. 43.) Nur der Nachweis der als Arglist oder grobe Fahrlässigkeit qualifizirbaren Handlungsweise der Eisenbahn ꝛc. begründet nach § 88 Verk.-Ordn. den Anspruch auf Ersatz des vollen Schadens (v. Hahn, II, S. 610. Thöl, III, S. 44), jedes andere geringere Verschulden in Beziehung auf das Transportverhältniß nur auf Ersatz des wirklichen Schadens gemäß § 80 l. c. Dagegen wird durch Art. 396 H.-G.-B., § 80 Verk.-Ordn. der Fall nicht berührt, wo der Verlust ꝛc. durch irgend ein von dem Transportverhältniß unabhängiges rechtswidriges Handeln (Verschulden) verursacht ist (Schott S. 346). Für die außervertragsmäßige Inanspruchnahme der Eisenbahn gelten diese Schadensersatznormen nicht. (Makower S. 426. Ruckdeschel S. 218. R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 271.) Was unter Verlust nnd Beschädigung zu verstehen, ist bereits an früherer Stelle (Anm. 370 S. 426 ff.) erörtert. Ist nicht hierdurch, sondern durch Versäumung der Lieferzeit der Schaden entstanden, so finden die Schadensersatznormen des Art. 397 H.-G.-B., §§ 86, 87 Verk.-Ordn. Anwendung. (R.-O.-H.-G. 13./3. 1875 in Puchelt's Zeitschr. f. franz. Civilr. Bd. 4 S. 237 ff.) Beide Schadensansprüche stehen ganz selbstständig neben einander, sie können daher entweder jeder für sich und unabhängig von einander verfolgt oder auch in Betreff desselben Transportobjekts kumulirt werden, und zwar gleichviel, ob der Verlust vor- oder nach Versäumung der Lieferzeit eingetreten oder eine Folge der letzteren ist. Die Kumulirung von Ansprüchen wegen Beschädigung und Verspätung ist allseitig anerkannt (Schott S. 346. v. Hahn, II, S. 622. Thöl, III, S. 51. Puchelt, II, S. 476), dagegen wegen Verlusts und Verspätung verneint, v. Hahn, II, S. 622 Anm. 11, und Schott S. 316, 346, wenn der Verlust während der Lieferzeit eingetreten ist (s. auch R.-O.-H.-G. Bd. 18 S. 235), jedoch mit unzutreffender Begründung (s. Thöl, III, S. 52. Eger, I, 319 ff., 385. Puchelt, II, S. 477. R.-O.-H.-G. 11. November 1876. Zeitg. d. Ver. D. Eisenb.-Verw. 1877 S. 63.)

Der Berechnung des Schadens soll nur der gemeine Handelswerth und in dessen Ermangelung der gemeine Werth des Gutes zu Grunde gelegt werden. Dieser Werth ist absolut maßgebend, das individuelle Interesse kommt nicht in Betracht, gleichviel ob es höher oder geringer ist; — außer wenn im Falle des § 81 Verk.-Ordn. eine Beschränkung oder im Falle des § 84 l. c. eine Erhöhung dieser normalen Entschädigung vereinbart ist (R.-O.-H.-G. Bd. 2 S. 360, Bd. 13 S. 393. Keyßner S. 447.

Puchelt, II, S. 447. Schott S. 341, 350. v. Hahn II, S. 611. R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 423, Bd. 12 S. 23, Bd. 17 S. 128). Der gemeine Werth ist — im Gegensatz zum außerordentlichen Werth und individuellen Interesse — der wirkliche allgemeine Tauschwerth, der abstrakte, absolute Werth des Gutes für Jedermann. (Prot. S. 5095. Goldschmidt, Handb. I, 2. Aufl. S. 95. Thöl, III, S. 46. Schott S. 342. v. Hahn, II, S. 614. W. Koch S. 45. Förster-Eccius, I, S. 127 f. Dernburg, I, § 65.) Dieser Werth ist „gemeiner Handelswerth", wenn das Gut im Handel und Verkehr einen Durchschnitts- oder laufenden Preis — Markt- oder Handelspreis — hat. (Prot. S. 4571, 4574. Endemann, R. d. E., S. 565. Wehrmann S. 128.) Die Feststellung erfolgt in erster Reihe nach den örtlichen Einrichtungen (durch Börsen, Märkte rc.), und in deren Ermangelung durch Sachverständige, kaufmännische Korporationen, Polizeibehörden rc. (Art. 353 H.-G.-B. Goldschmidt S. 586, 587. Keyßner S. 300. Anschütz und v. Völdernborff, Anm. z. Art. 343. R.-O.-H.-G. Bd. 2 S. 194, Bd. 7 S. 174, Bd. 8 S. 100, Bd. 9 S. 129, Bd. 14 S. 7, Bd. 17 S. 305. Reichsger. 30. September 1882. Eisenbahnr. Entsch. Bd. 3 S. 358.)

Für die Schadensbemessung ist der Werth maßgebend, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut abzuliefern war, Prot. S. 4709 im Gegensatz zum internat. Eisenbahn-Transportrecht (Art. 34 internat. Uebereink., § 72 Vereins-Betr.-Regl.), nach welchem der Werth am Versandorte und zur Versandzeit maßgebend ist. — (Vgl. W. Koch S. 42, 43. Thöl III S. 44. v. Hahn II S. 612.) Dafür war die Erwägung bestimmend, daß der Beschädigte auch diejenige Steigerung des Werths der Güter erhalten soll, welche jedem zu Gute gekommen wäre, welcher derartige Güter zu derselben Zeit an denselben Bestimmungsort hätte transportiren lassen. Dieser Werth entscheidet auch dann, wenn die Güter gar nicht an den im Frachtvertrage bezeichneten Bestimmungsort gelangt, also unterwegs ganz oder theilweise vernichtet und nicht weiter transportirt sind. (Prot. S. 4715. Schott S. 339. R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 327, 328, 331.) Der höhere oder geringere Kaufpreis des Guts kommt gegenüber dem gemeinen Handelswerthe bezw. Werthe am Ablieferungsort und zur Ablieferungszeit nicht in Betracht, ebenso ist es ganz indifferent, ob das individuelle Interesse des Beschädigten diesen Werth übersteigt oder dahinter zurückbleibt oder ob der Beschädigte das Gut mit Verlust oder Gewinn hätte verkaufen können. Der Frachtführer bezw. die Eisenbahn soll lediglich einen absoluten, von den individuellen Verhältnissen ganz unabhängigen Wertherſatz leisten. (Prot. S. 4712. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 396. Staub S. 963.) Hiernach ist der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort und zur Ablieferungszeit hatte. Das Gut selbst ist verloren. Den Maßstab für die Abschätzung des Werths kann daher nur ein Gut von gleicher Art und Beschaffenheit gewähren. Ablieferungsort ist derjenige Ort, bis zu welchem die Eisenbahn vertragsmäßig den Transport übernommen hat und daher haftet. (Anm. 371 S. 430). Maßgebend ist lediglich der Werth am Ablieferungsort, ein weiterer Umkreis darf nicht berücksichtigt werden. (R.-O.-H.-G.

Bd. 8 S. 317, 328). Die Ablieferungszeit ist derjenige Zeitpunkt, zu welchem nach Vertrag oder Reglement das Gut — wäre es nicht verloren gegangen — dem Empfänger hätte abgeliefert werden müssen. (Anm. 371 S. 431).

Indeß ist der solchergestalt ermittelte Werth des Guts nicht voll als Ersatz zu leisten, vielmehr davon dasjenige in Abzug zu bringen, was in Folge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist. Dieser Abzug rechtfertigt sich durch die Erwägung, daß Zölle und andere Unkosten der Absender bezw. der Empfänger tragen muß, der das Gut von einem Ort zum andern schaffen läßt. Diese Zölle und Unkosteu liegen daher regelmäßig in dem gemeinen Handelswerthe bezw. gemeinen Werthe des Guts am Ablieferungsort. Sie sind darin mitenthalten. Würde also die Eisenbahn verpflichtet sein, den vollen Werth ohne jeden Abzug der Zölle und Unkosten zu ersetzen, so würde sie mehr ersetzen müssen, als der Verlust des Beschädigten in Wirklichkeit beträgt. (Schott S. 339. v. Hahn II S. 613. Thöl III S. 45. Staub S. 963.) Für die Fracht findet dieses Prinzip in noch ausgedehnterem Maße Anwendung, als für Zölle und Unkosten. Hier ist Voraussetzung, daß in dem gemeinen Handelswerthe stets die gesammte Fracht mitenthalten ist, deren Zahlung dem Absender bezw. Empfänger vertragsmäßig obliegt. Sie muß daher im Falle des Verlustes von dem Betrage des gemeinen Handelswerths voll in Abzug gebracht werden und zwar bis zum Bestimmungsorte, nicht bloß bis zu dem Orte, wo der Verlust faktisch eingetreten ist. Dies bedurfte als selbstverständlich besonderer Erwähnung im Gesetze nicht. (Prot. S. 4710, f. Anschütz S. 438. C. F. Koch S. 401. Puchelt II S. 473. Endemann, R. d. E., S. 565. R.-O.-H.-G. Bd. 8 S, 317, 331 ff.) Der Frachtabzug muß einredeweise geltend gemacht werden. (Reichsger. 11. November 1882.)

Der Schadensersatz für gänzlichen und theilweisen Verlust des Guts in Gemäßheit des Art. 396 H.-G.-B., §§ 80, 83 Verk.-Ordn. muß von der Eisenbahn geleistet werden, nachdem der Schaden am Bestimmungsorte sich herausgestellt hat. Dies ist präsumtiv anzunehmen, wenn die Lieferzeit verstrichen ist. Die Eisenbahn kann sich also gegen den Ersatzanspruch nicht vorläufig mit dem Einwande schützen, daß der Ersatzberechtigte vorerst und auf's Unbestimmte abwarten müsse, ob und was vielleicht von dem Gute etwa noch später zurückerlangt werden könne, (z. B. von dem inzwischen entdeckten Diebe). Wohl aber steht der Eisenbahn gegenüber jener Präsumtion der Gegenbeweis frei, daß das Gut trotz der Verspätung thatsächlich nicht beschädigt bezw. verloren ist. Mit Rücksicht auf Art. 423 H.-G.-B. hat jedoch die Eisenbahn nicht das Recht, sich von vornherein eine Frist für die Auffsuchung des etwa verspätet eingehenden Guts auszubedingen. Wohl aber hat der zur Klage Berechtigte gemäß § 79 Verk.-Ordn. die Befugniß, das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen zu betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Verk.-Ord. § 63 Anm. 286 ff. S. 334 ff.) verzögert (Verk.-Ord. § 79 Anm. 397 ff. S. 460 ff.).

Die Beweislast für die Höhe der Ersatzforderung in quali et quanto liegt dem Entschädigungsberechtigten ob (Prot. S. 4578 Puchelt II S. 471. Goldschmidt S. 588. v. Hahn II S. 613), ebenso auch, wenn der

Entschädigungsberechtigte auf Grund einer Deklaration des Interesses an der Lieferung (Verk.-Ord. §§ 84, 85) einen den gemeinen Handelswerth übersteigenden Werth fordert, während andererseits der verklagten Eisenbahn der Beweis dann zufällt, wenn sie auf Grund eines Normalsatzes einredeweise die Berechnung nach einem geringeren Maßstabe geltend macht. (Verk.-Ord. § 81. Anm. 401 ff. S. 467 ff.) Der Schadensersatz ist nur in Geld zu leisten. Einen Ersatz in natura zu verlangen (ein Gut von gleicher Qualität und Quantität) ist der Beschädigte nicht berechtigt. (Endemann R. d. E., S. 564. Schott S. 338. R.-O.-H.-G. Bd. 5 S. 372 Bd. 16 S. 42.) Ebensowenig ist er aber zur Annahme eines solchen an Stelle baaren Geldes verpflichtet. Wohl aber gewährt die Verkehrsordnung § 82 Anm. 403 ff. dem Entschädigungsberechtigten unter bestimmten Voraussetzungen das Recht der Rückforderung des wiedergefundenen Gutes in natura gegen Rückgabe der Entschädigung.

§ 81.

Höhe des Schadensersatzes bei ermäßigten Ausnahmetarifen.[401])

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Ausnahmetarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.[402])

Ob und für welche Güter solche Ausnahmetarife mit beschränkter Haftung bestehen, ergiebt sich aus den „Besonderen Bestimmungen" im Theil II Abschnitt B.

401) Der Schadensersatz für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes kann — wie in § 80 Anm. 399 S. 463 erörtert, ein regelmäßiger (H.-G.-B. Art. 396. Verk.-Ord. §§ 80, 83 Satz 1), lediglich dem gemeinen Handelswerthe entsprechender, er kann aber auch ein nach Maßgabe des Art. 427 H.-G.-B. durch die Festsetzung eines Normalsatzes (Maximalbetrages) beschränkter (H.-G.-B. Art. 427 Abs. 1 Ziff. 1. Verk.-Ord. §§ 81, 83 Satz 2) oder durch die Deklaration des Interesses an der Lieferung erhöhter sein (H.-G.-B. Art. 427 Abs. 1 Ziff. 1. Verk.-Ord. §§ 84, 85.) Die Verkehrsordnung § 81 gestattet auf Grund des Art. 427 Abs. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. eine Beschränkung des regelmäßigen, durch Art. 396 H.-G.-B., § 80 Verk.-Ord. begrenzten Schadensersatzes. Es ist den Eisenbahnen erlaubt, für den zu ersetzenden gemeinen Handelswerth bezw. gemeinen Werth unter bestimmten Bedingungen einen Normalsatz (Maximalbetrag) im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung festzusetzen, über dessen Betrag hinaus vom Entschädigungsberechtigten unter keinen Umständen Schadensersatz gefordert werden darf — ohne Rücksicht auf den wirk- § 81.

lichen Schaden nach Maßgabe des gemeinen Handelswerth bezw. gemeinen Werths. Uebereinstimmend mit Art. 427 H.-G.-B. bildet also dieser durch die Verk.-Ord. gestattete Maximalbetrag (Normalsatz) nicht etwa unbedingt den zu ersetzenden Werthbetrag, sondern nur die Maximalgrenze, innerhalb deren der Ersatzberechtigte die Höhe seines Schadens, und zwar unter Zugrundelegung des gemeinen Handelswerths bezw. gemeinen Werths nach Maßgabe des Art. 396 H.-G.-B., § 80 Verk.-Ord. nachzuweisen hat. (Puchelt II S. 579. Anschütz III S. 477. Endemann, R. d. E., S. 582. Staub S. 1011. R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 229, Bd. 20 S. 404.) Nur innerhalb dieser Grenze hat er Anspruch auf Ersatz des Schadens. Es darf weder ohne Weiteres der Betrag des Normalsatzes unter Ausschluß des Beweises über die Schadenshöhe und auch des Gegenbeweises gefordert werden, noch ist eine solche Forderung unter Zulassung des Gegenbeweises begründet. Auch ist den Eisenbahnen durch § 81 Verk.-Ord. die Festsetzung eines Maximalbetrages unter den im Folgenden erörterten Voraussetzungen nur gestattet, nicht zur Pflicht gemacht. Auf Grund des § 81 kann also die Festsetzung von Maximalbeträgen nicht gefordert werden. (s. Allg. Zus. Best. z. § 81 S. 467.)

§ 81. Einziger Absatz.

402) Die Voraussetzungen, unter welchen die Einführung eines Maximalsatzes nach Maßgabe des § 81 Verk.-Ord. den Eisenbahnen gestattet ist, sind folgende:

1. Der Maximalsatz darf nur in besonderen Bedingungen (Ausnahmetarifen) festgesetzt werden, welche gehörig zu veröffentlichen sind. (Anm. 22 S. 47 ff.) Es genügt die Aufnahme in die Ausnahmetarife und deren Veröffentlichung. Eine spezielle Angabe im Frachtbriefe — wie bei der Interesse-Deklaration (Verk.-Ord. § 84 Abs. 2) ist nicht erforderlich. Sie müssen ferner zu Recht bestehende, mithin insoweit dies vorgeschrieben, staatlich genehmigt sein. (Anm. 22. S. 47.)

2. Die Spezialtarife müssen eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten d. h. — abweichend vom alt. Betr.-Regl. (§ 68) — ist die Gestattung von Normalsätzen von der Anwendung billigerer, als der gewöhnlichen Tarife abhängig gemacht. Hierbei sind unter den „gewöhnlichen Tarifen“ nicht die gesetzlichen oder konzessionsmäßigen Maximaltarife gemeint, sondern die regelmäßig für ein bestimmtes Gut im internen Verkehr zur Anwendung kommenden, also die thatsächlich bestehenden normalen Lokaltarife einschließlich der allgemeinen Ausnahmetarife. Die Preisermäßigung muß für den ganzen Transport, also von jeder der am Transport betheiligten Eisenbahnen gewährt worden. Schließt sich nur eine der betheiligten Eisenbahnen aus, so ist die Einführung eines solchen Maximalsatzes nicht statthaft. Insbesondere genügt nicht etwa eine Gesammtpreisermäßigung, zu der nur einzelne der betheiligten Bahnen billigere Tarife herstellen.

3. Der gleiche Maximalbetrag, d. h. Maximal-(Normal-)Satz muß auf die ganze Transportstrecke Anwendung finden, d. h. sämmtliche betheiligten Bahnen müssen sich über den gleichen Maximalsatz einigen. Verschiedene Normalsätze für die einzelnen betheiligten Bahnen sind unzulässig.

4. Die Festsetzung eines Maximal-(Normal-)Satzes ist von der Zulassung der Interessedeklaration abhängig. (Verk.-Ord. §§ 84, 85, s. Anm. 410 ff. S. 475 ff. Abweichend von Art. 35 des internat. Uebereinl., wonach die Interesse-Deklaration neben der Beschränkung auf den Maximalsatz ausgeschlossen sein soll.) Der Maximalsatz steht zwar zur Deklaration in einem subsidiären Verhältnisse derartig, daß er nur „in Ermangelung" derselben Anwendung findet. Er darf aber nur vereinbart werden, wenn zugleich die Möglichkeit der Deklaration gegeben ist. Es darf also nicht ein Maximalsatz stipulirt, dagegen eine Deklaration ausgeschlossen werden. Die Vereinbarung der einen unter Ausschluß der anderen ist mit Rücksicht auf Art. 423 H.-G.-B. unzulässig. (v. Hahn II S. 748. Schott S. 502. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 118, 119.) Daher ist die Allg. Zus.-Best. I der Verk.-Ord.: „Bei Sendungen nach ermäßigten Ausnahmetarifen, für welche nach Maßgabe des § 81 Maximalbeträge für Verlust, Minderung oder Beschädigung festgesetzt sind, ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung unzulässig," in Gemäßheit der Art. 423, 427 H.-G.-B. ungültig. Vgl. Staub S. 1011.

Die Festsetzung von Maximalsätzen in ermäßigten Ausnahmetarifen ist den Eisenbahnen sowohl für den Fall des gänzlichen Verlustes des Guts, wie auch der Minderung (des theilweisen Verlustes) und der Beschädigung gestattet. Im Falle der Beschädigung wird folgerichtig der zu ersetzende Schadensbetrag gegenüber dem bei gewöhnlichen Transport (Verk.-Ord. § 80, § 83 Satz 1 Anm. 399 S. 461) zu zahlenden Schadensbetrag verhältnißmäßig herabgemindert. Und zwar berechnet sich alsdann die Entschädigung nach Analogie der Bestimmung in § 68 Ziff. 4 des alt. Betr.-Regl. derartig, daß der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth des unbeschädigten Guts (§ 80 Verk.-Ord.) sich zum Maximalsatze des Ausnahmetarifs (§ 81) verhält, wie der nach § 83 Satz 1 zu berechnende Werth des beschädigten Guts zu dem zu leistenden Schadensersatzbetrag.

Die nach § 81 Verk.-Ord. aufgestellten Ausnahmetarife mit dem Maximalsatze finden nicht ohne Weiteres Anwendung, sondern nur, wenn der Absender gemäß § 51 Abs. 1 litt. e der Verk.-Ord. (Anm. 183 S. 237) im Frachtbriefe das Verlangen ausspricht, die Spezialtarife unter den im § 81 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen. Aus dem Wortlaute des § 51 Abs. 1 litt. e ergiebt sich, daß dieses Verlangen ausdrücklich im Frachtbriefe ausgesprochen sein muß (expressis verbis.) Es ist nicht Sache der Eisenbahn, dies vom Absender zu eruiren oder aus irgend welchen anderen Umständen zu präsumiren. Insbesondere liegt in der bloßen Zahlung des ermäßigten Frachtsatzes das Verlangen auf Anwendung der Ausnahmetarife nicht ohne Weiteres ausgesprochen.

§ 82.

Wiederauffinden des Gutes.[403])

(1) Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der

Quittung den Vorbehalt machen, daß er, für den Fall, als das Gut binnen 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.[404]) Ueber den Vorbehalt ist eine Bescheinigung zu ertheilen.

(2) In diesem Falle kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an dem Versand- oder an dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.[405])

(3) Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn über das wiederaufgefundene Gut frei verfügen.[406])

§ 82. [403]) Wie bei § 80 Anm. 400 S. 467 erörtert, ist der Schadensersatz, welchen die Eisenbahn für Verlust ꝛc. des Gutes zu leisten hat, grundsätzlich in Geld zu gewähren. Einen Ersatz in natura zu verlangen ist der Beschädigte an sich nicht berechtigt. Hiervon bildet § 82 eine Ausnahme. § 82 gewährt dem Entschädigungsberechtigten, wenn er das in Verlust gerathene Gut in Empfang genommen hat und dasselbe später wieder aufgefunden wird, unter bestimmten Voraussetzungen das Recht, das Gut in natura gegen Rückgabe der Entschädigung zurückzuverlangen, und zwar gleichviel, ob er von seinem Rechte aus § 79 Verk.-Ord. (Anm. 397 S. 460 ff.) Gebrauch gemacht hat oder nicht. Nur der Entschädigungsberechtigte aber ist zur Rücknahme, nicht auch die Eisenbahn zur Rückgabe befugt. Während die Rechte, welche, wenn die Eisenbahn für das in Verlust gerathene Gut Entschädigung geleistet hat, und dasselbe später wieder aufgefunden wird, ihr und dem Entschädigungsberechtigten zustehen, nach den einzelnen Landesrechten verschiedenartig sind, ist damit nach Analogie des § 64 Abs. 7 u. 8 des alt. Betr.-Regl. und Art. 36 der internat. Uebereink. durch § 82 Verk.-Ord. zu Gunsten des Entschädigungsberechtigten hierüber eine einheitliche Bestimmung getroffen.

§ 82. Abs. 1. [404]) Abs. 1 des § 82 stellt als formelle Voraussetzung für die spätere Geltendmachung dieser Rückforderung hin, daß der Entschädigungsberechtigte bei der Empfangnahme der Entschädigung in der Quittung über dieselbe den Vorbehalt macht, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wiedergefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde. Abs. 1 gewährt dem Entschädigungsberechtigten das Recht, diesen Vorbehalt zu machen. Er kann, aber er braucht ihn nicht zu machen. Der Vorbehalt muß, wenn er gültig sein soll, rechtzeitig, d. h. bei der Empfangnahme der Entschädigung, also nicht früher und nicht später gemacht werden, ferner schriftlich in der Quittung über die

Entschädigung. Geschieht der Vorbehalt nicht rechtzeitig oder nicht in der vorgeschriebenen Form oder überhaupt nicht, so treten die im Abs. 3 bezeichneten Folgen ein. Es genügt aber der Vorbehalt im Falle der Wiederauffindung im Allgemeinen, eine besondere Bezugnahme auf § 82 oder auf die viermonatliche Frist ist nicht erforderlich, vielmehr hat jeder Vorbehalt ohne Weiteres diese Bedeutung. Doch kann der Berechtigte den Vorbehalt ausdrücklich auf eine kürzere Frist (z. B. zwei Monate) einschränken, denn in dem grösseren Rechte ist ohne Zweifel das geringere enthalten. Das vorbehaltene Recht ist auf den Fall beschränkt, daß das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, also nicht für unbegrenzte Zeit, sondern lediglich für diesen Zeitraum. Das vorbehaltene Recht besteht alsdann in dem Anspruche des Berechtigten auf sofortige Benachrichtigung seitens der Eisenbahnverwaltung von der Wiederauffindung des Gutes. § 82 trifft keine Bestimmung über die Folgen, welche eintreten, wenn die Eisenbahn die Benachrichtigung verzögert oder gänzlich unterläßt. Es ist aber nicht zweifelhaft, daß alsdann der Berechtigte die Wahl hat, entweder Ersatz für den ihm nachweislich hieraus entstandenen Schaden zu verlangen oder auch noch nachträglich von dem ihm gemäß Abs. 2 zustehenden Rechte Gebrauch zu machen. Auch über die Form der Benachrichtigung ist nichts bestimmt. Sie ist also der Eisenbahn überlassen, muß aber jedenfalls so geschehen, daß sie ihren Zweck gehörig erfüllt. Sofortige Benachrichtigung ist eine so schleunige, wie sie nach dem ordentlichen Geschäftsgange möglich ist. Gemäß Satz 2 ist die Eisenbahn verpflichtet, eine Bescheinigung über den gemachten Vorbehalt zu ertheilen. Ist diese in Verlust gerathen, so ist die Eisenbahn im Streitfalle zur Produzirung der in ihren Händen befindlichen Quittung verpflichtet.

405) Abs. 2 des § 82 bestimmt, daß der Berechtigte, wenn er den Vorbehalt gemäß Abs. 1 gemacht und die bezügliche Nachricht von der Wiederauffindung des Gutes erhalten hat, die Auslieferung des Gutes verlangen kann. Er kann dieselbe verlangen, aber er braucht es nicht. Thut er es nicht unter den im Abs. 2 vorgeschriebenen Modalitäten oder überhaupt nicht, so treten die im Abs. 3 vorgesehenen Folgen ein. Die Forderung steht ihm nur innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht zu. Daher ist es für beide Theile wichtig, den Empfang der Nachricht, gleichviel ob dieselbe mündlich oder schriftlich 2c. erfolgt, in geeigneter Weise festzustellen. Das Verlangen muß der Natur der Sache nach an dasjenige Organ der Eisenbahn gerichtet sein, von welchem dem Berechtigten die Nachricht zugegangen ist. In Betreff des Ortes der Auslieferung hat der Berechtigte die Wahl. Er kann nach seiner Wahl die Auslieferung an den Versand- oder an den im Frachtbriefe angegebenen — bezw. durch nachträgliche Verfügung (§ 64 Abs. 1) bezeichneten — Bestimmungsort verlangen. An beiden Orten hat die Rücklieferung kostenfrei zu erfolgen. Verlangt aber der Berechtigte die Rücklieferung an einen andern, als den Versand- oder Bestimmungsort, so entsteht ein neuer Frachtvertrag und hat der Berechtigte die Fracht zu zahlen und die sonstigen Rechte und Pflichten des Absenders. Dagegen geschieht die Beförderung an den Versand- oder Bestimmungsort nicht

§ 82. Abs. 2.

auf sein Risiko, denn er hat lediglich die unversehrte Lieferung an einen dieser Orte kostenfrei zu fordern. Endlich hat die Auslieferung Zug um Zug und zwar nur gegen Rückerstattung der dem Berechtigten bezahlten vollen Entschädigung zu geschehen, und zwar der ganzen Entschädigung ohne jeden Abzug, also auch nicht unter Kürzung der dem Berechtigten für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung, wie dies im § 64 Abs. 8 des bisherigen Deutschen 2c. Betr.-Regl. gestattet war. Auch die in Folge der Interessedeklaration (Verk.-Ord. § 84, 85) oder wegen Arglist oder grober Fahrlässigkeit (§ 88 l. c.) erhöhte Entschädigung muß also Mangels einer einschränkenden Bestimmung voll zurückerstattet werden, wenngleich in dieser nicht nur der Werth des Guts, sondern auch der weitere Schaden (z. B. Konventionalstrafe, Verzugs- und geschäftliche Nachtheile 2c.) vergütet worden ist, und eine Rückerstattung der darauf entfallenden Beträge nicht der Billigkeit entspricht.

§ 82. Abs. 3. [406]) Abs. 3 des § 82 bestimmt, daß, wenn 1) der Berechtigte den Vorbehalt nicht gemacht; 2) die Rückgabeforderung nicht innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht gestellt oder 3) das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, die Eisenbahn über das wiederaufgefundene Gut frei verfügen, d. h. das nach den allgemeinen civilrechtlichen Normen ihr zustehende Verfügungsrecht ausüben kann. Dem ersten dieser Fälle ist es auch gleichzuachten, wenn der Berechtigte den Vorbehalt nicht rechtzeitig, d. h. nicht bei der Empfangnahme der Entschädigung oder nicht formell gehörig, d. h. nicht in der Quittung gemacht hat. Die Frage also, welche Befugnisse in allen diesen Fällen die Eisenbahn an dem aufgefundenen Gute hat, ob es in ihr Eigenthum übergeht oder als Fundsache, unanbringliches Gut 2c. formell und materiell zu behandeln ist, freihändig verkauft, öffentlich versteigert werden darf 2c., ist lediglich nach dem betreffenden Landesrechte zu beurtheilen. Zweifelhaft aber kann es sein, welche Landesgesetze in Betracht kommen, die der findenden Bahn oder derjenigen, welche die Entschädigung ausgezahlt und die Quittung mit Vorbehalt empfangen hat, oder diejenige, welche den Ersatz zu tragen hat, woran auch mehrere betheiligt sein können. Es ist wohl anzunehmen, daß die Gesetze derjenigen Bahn, welche das Gut gefunden und davon den Berechtigten benachrichtigt hat, in Betracht kommen. In ihrem Bereiche befindet sich das Gut und es ist nicht anzunehmen, daß die Absicht dahin gegangen sei, es solle das Gut nach den Gesetzen einer anderen Bahn behandelt, zu diesem Behufe erst in deren Bereich gebracht und mit noch weiteren Unkosten 2c. beschwert werden. Haben mehrere Eisenbahnen die Entschädigung getragen, so ist auch ihr Recht an dem Gute ein verhältnißmäßig (d. h. pro rata des Entschädigungsbetrages) gemeinsames.

§ 83.

Höhe des Schadensersatzes bei Beschädigung des Gutes.[407])

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerths des Gutes zu bezahlen.[408]) Im Falle die

Beförderung nach einem Ausnahmetarif im Sinne des § 81 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig herabgemindert.[409])

[407]) § 83 spricht für den Fall der Beschädigung nur den allgemeinen Grundsatz aus, daß die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen hat — und zwar bei Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des § 81 unter verhältnißmäßiger Reduktion des zu bezahlenden Schadensbetrages. Wie aber der „ganze Betrag des Minderwerthes" zu berechnen, ist nicht bestimmt. Aus den Verhandlungen über den dem § 83 zu Grunde liegenden, analogen Art. 37 der internat. Uebereink. geht jedoch klar hervor, daß für den Fall der Beschädigung die für den Verlustfall angenommenen Grundsätze (§§ 80, 81, 84, 85) in analoger Weise zur Anwendung zu bringen sind. Es ist also im Falle der Beschädigung ganz ebenso, wie im Falle des Verlustes der gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth des Guts zu Grunde zu legen. Jedoch kann der volle Betrag des gemeinen Handelswerths nicht gefordert werden. Denn das Gut ist noch vorhanden. Aber es ist in beschädigtem Zustande vorhanden. Folglich muß unter Anwendung des allgemeinen Prinzips der Betrag des gemeinen Handelswerths des Guts in präsumtiv unbeschädigtem Zustande abzüglich desjenigen Werths ersetzt werden, welchen das Gut in beschädigtem Zustande noch thatsächlich hat. Die Differenz, der Unterschied zwischen beiden Werthen (Schott S. 340. Puchelt II S. 473. Staub S. 963), bildet den zu ersetzenden Schadensbetrag, welchen § 83 Satz 1 der Verk.-Ord. als „den ganzen Betrag des Minderwerths des Guts" bezeichnet. Beschädigtes Gut hat in der Regel keinen gemeinen Handelswerth. Der Werth beschädigter Güter ist ihr Verkaufswerth, d. h. der Werth, der sich faktisch bei einem Verkaufe und zwar am Ablieferungsorte und zur Ablieferungszeit herausstellt oder doch durch einen Verkauf nachweislich sicher zu erlangen sein würde. (Thöl III S. 45. v. Hahn II S. 614.)

§ 83.

[408]) Von den in der vorangehenden Anmerkung 407 erörterten Grundsätzen ausgehend ist zwischen Deklaration des Interesses an der Lieferung (§§ 84, 85) und Nichtdeklaration zu unterscheiden. Ohne Deklaration beschränkt sich daher auch hier die Entschädignng auf den Ersatz des wirklichen Schadens, d. h. die wirkliche Werthsverminderung ohne Berücksichtigung des entgangenen Gewinnes und ist der Berechnung der Werthsverminderung der gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth nach Maßgabe des § 80 zu Grunde zu legen, und zwar im Falle des § 81 mit der dort normirten Beschränkung. Mit Deklaration greift dagegen die Erhöhung gemäß §§ 84, 85 Platz. Der regelmäßige (normale) Ersatz für Beschädigung besteht darnach in dem für den Verlustfall gemäß § 80 zu ersetzenden Werthbetrage, d. h. dem gemeinen Handelswerth bezw. gemeinen Werth des Gutes am Ablieferungsorte abzüglich der bereits bezahlten Beträge an Zöllen, sonstigen Kosten, Fracht und abzüglich desjenigen Verkaufswerthes, welchen das Gut am Bestimmungsorte noch thatsächlich hat. Der Unterschied zwischen diesen beiden

§ 83. Satz 1.

Werthen bildet die wirkliche Werthverminderung, den ganzen Betrag des Minderwerths und somit den zu ersetzenden Schadensbetrag. Dieser Schadensbetrag und der thatsächlich noch vorhandene Verkaufswerth des Gutes ergeben zusammen den vollen nach dem Prinzip des § 80 normirten Werth des Gutes. Denn beschädigtes Gut hat in der Regel keinen gemeinen Handelswerth. Der Werth eines solchen Gutes läßt sich vielmehr nur nach seinem Verkaufswerth bestimmen, d. h. nach dem Preise, der thatsächlich bei einem Verkaufe an dem Orte und zu der Zeit, wo der Ersatzberechtigte dasselbe in Empfang zu nehmen hat, sich ergiebt oder nachweislich sicher erzielt werden würde. Demgemäß verweist § 83 bezüglich der Werthberechnung des beschädigten Gutes nicht auf den im Verlustfalle zu Grunde zu legenden gemeinen Handelswerth, sondern bestimmt nur ganz allgemein, daß im Falle der Beschädigung der ganze (sc. effektive) Betrag des Minderwerths des Gutes zu bezahlen und derselbe im Falle des § 81 verhältnißmäßig zu reduziren ist. Wenn auch freilich mit dieser allgemeinen Fassung die Absicht nicht klar ausgedrückt ist, so kann es doch nach den für den Verlustfall angenommenen Grundsätzen keinem Zweifel unterliegen, daß unter dem „ganzen Betrag des Minderwerths" der Werthunterschied zwischen dem nach § 80 zu berechnenden Werthe des unbeschädigten Gutes und dem Verkaufswerthe des beschädigten Gutes am Orte und zur Zeit des Empfangs verstanden werden muß.

Ein Recht auf Uebernahme des beschädigten Guts gegen Ersatz des ganzen Werths steht der Eisenbahn nicht zu (Schott S. 341), sie ist vielmehr lediglich verpflichtet, den in dem Werthsunterschiede zu unbeschädigtem Gute liegenden Schaden zu ersetzen. Ein Wahlrecht zwischen beiden Entschädigungsmodalitäten ist ihr nicht eingeräumt. Umgekehrt hat aber auch der Beschädigte nicht das Recht, das beschädigte Gut der Eisenbahn zu überlassen, zu abandonniren und den Ersatz des Gesammtwerths des Guts zu verlangen. Der Destinatär muß vielmehr das beschädigte Gut abnehmen (Verk.-Ord. §§ 68 bis 70) — wobei ihm die im § 90 Abs. 3, 4 l. c. vorgesehenen Befugnisse zustehen), sonst geräth er in Annahmeverzug (s. oben S. 431), und sein Schadensersatzanspruch ist lediglich auf den im Abs. 3 Art. 396 H.-G.-B. § 83 Verk.-Ord. präzisirten, erweislich erlittenen Schaden beschränkt. (Keyßner S. 449. Puchelt II S. 468. Endemann, R. d. E., S. 366. R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 290 (294), Bd. 13 S. 414 (516). Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 341.)

§ 83. Satz 2. 409) Im Falle der Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des § 81 verhält sich die regelmäßige Vergütung für Beschädigung (Satz 1 Anm. 408) zu dem zu leistenden Ersatze, wie der bei Verlust zu berechnende Werth des Gutes (§ 80) zu dem Maximalsatze (§ 81.)

§ 84.

Deklaration des Interesses an der Lieferung.[410])

(1) Der Absender kann das Interesse an der Lieferung mit den in den folgenden §§ 85 und 87 vorgesehenen Rechtswirkungen de-

klariren.[411]) In diesem Falle ist ein im Tarife festzusetzender Frachtzuschlag zu entrichten.[412])

I. Bei Sendungen nach ermässigten Ausnahmetarifen, für welche nach Massgabe des § 81 Maximalbeträge für Verlust, Minderung oder Beschädigung festgesetzt sind, ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung unzulässig.

(2) Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, muß im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.[413])

II. Frachtbriefe, in welchen die deklarirte Summe nur in Zahlen angegeben ist, werden zurückgewiesen.

(3) Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.[414])

(4) Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 40 Pfennig.

(5) Ueberschießende Beträge werden auf 10 Pfennig abgerundet.

III. Wegen des Frachtzuschlags siehe den Nebengebührentarif (Abschnitt C).

410) § 84 Verk.-Ord. gestattet in Verbindung mit § 85 auf Grund des Art. 427 H.-G.-B. dem Absender, sich eine Erhöhung des regelmäßigen, durch Art. 396 H.-G.-B., § 80 Verk.-Ord. begrenzten Schadensersatzes durch die Deklaration des Interesses an der Lieferung auszubedingen. Ist das Interesse deklarirt, so kann der Berechtigte außer der normalen Entschädigung noch einen weiteren Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzen Betrages beanspruchen. Damit hat zu Gunsten des Berechtigten, nicht zum Vortheil der Eisenbahn (Art. 423 H.-G.-B.) — und deshalb in gültiger Weise — die im Art. 427 Ziff. 1 H.-G.-B. vorgesehene Deklaration eine wesentliche Veränderung nach Analogie des Art. 38 des internat. Uebereinkommens erfahren (s. § 80 Vorbemerkung S. 463.) Denn einerseits ist der Ersatz nicht auf den gemeinen Handelswerth beschränkt, sondern es ist außer diesem jeder weitere Schaden bis zur Höhe des deklarirten Betrages zu ersetzen. Andererseits ist zugleich die Unterscheidung zwischen Werth- und Verzugs-Interesse-Deklaration fortgefallen. Die Deklaration des Interesses an der Lieferung gemäß § 84 Verk.-Ord. umfaßt vielmehr beide im Art. 427 Abs. 1 Ziff. 1 u. 2 vorgesehenen Deklarationen. Der deklarirte Betrag des Interesses an der Lieferung bildet sonach die Maximalgrenze für jeden erweislichen Schaden einschließlich des entgangenen Gewinnes, es ist derjenige im Frachtbriefe angegebene Geldbetrag, bis zu dessen Höhe jeder Schaden zu ersetzen ist, der über die normale Entschädigung hinausgeht (§ 80 Vorbemerkung S. 461 ff.) § 84.

§ 84. Abs. 1. Satz 1. [411]) Nach Abs. 1 Satz 1 kann der Absender das Interesse an der Lieferung mit den in dem § 85 (für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Guts) und § 87 (für Versäumung der Lieferfrist) vorgesehenen Rechtswirkungen deklariren. Diese Deklaration muß zugelassen werden. Ihre Zulassung ist nicht — wie die Festsetzung von Normalsätzen in ermäßigten Ausnahmetarifen (Verk.-Ord. § 81) — in das Belieben der einzelnen Bahnverwaltungen gestellt oder Sondervereinbarungen anheimgegeben. Sie ist auch nicht von der Festsetzung von Normalsätzen abhängig. Vielmehr ist die Deklaration ein dem Absender durch § 84 Verk.-Ord. gewährtes Recht, welches ihm weder entzogen noch erschwert noch von anderen Voraussetzungen, als den in der Verk.-Ord. enthaltenen, abhängig gemacht werden darf. Die Deklaration darf auch nicht dadurch verhindert oder illusorisch gemacht werden, daß die Festsetzung des Frachtzuschlages in den Tarifen (Verk.-Ord. § 84 Abs. 1, Satz 2) unterlassen wird. Ist ein Frachtzuschlag bahnseitig nicht festgesetzt, so kann die Deklaration ohne Zahlung eines Frachtzuschlages erfolgen. Die Deklaration darf weder in Betreff ihrer Zeitdauer Einschränkungen unterworfen werden, noch in Betreff der Transportgegenstände, der Tarife und der Eisenbahnstrecken. (R.-O.-H.-G. Bd. 9 S. 301, Bd. 12 S. 280, Bd. 7 S. 99. Keyßner S. 490. Ruckdeschel S. 220. Wehrmann S. 138.) Auch bei Festsetzung von Maximalbeträgen (Normalsätzen) gemäß § 81 Verk.-Ord. muß die Deklaration zugelassen werden, weil Art. 427 Abs. 1 H.-G.-B. die Ausbedingung von Normalsätzen nur unter Zulassung der Deklaration gestattet (s. S. 469.) Daher ist die Allg. Zus.-Best. zum § 84 Abs. 1 Verk.-Ord. ungültig, wonach bei Sendungen nach ermäßigten Ausnahmetarifen für welche nach Maßgabe des § 81 Maximalbeträge für Verlust, Minderung oder Beschädigung festgesetzt sind, die Deklaration des Interesses an der Lieferung unzulässig sein soll; auch diese Deklaration ist gestattet. (Anders nach Art. 35, 38 internat. Uebereink. Eger internat. Uebereink. S. 618. Rosenthal S. 228.)

Die Deklaration kann für Güter aller Art erfolgen, auch ist kein Unterschied, ob es gewöhnliche oder Eilgüter, Stück- oder Wagenladungsgüter sind; sie gilt für die ganze Dauer der Haftpflicht von der vertragsmäßigen Annahme des Guts zu Beförderung (S. 428 Anm. 371) bis zur Ablieferung desselben (S. 429 Anm. 371). Dagegen findet die Deklaration auf Verluste und Beschädigungen während der der Annahme zur Beförderung vorangehenden vorläufigen Verwahrung (S. 273 Anm. 222) ebensowenig Anwendung, wie auf solche nach erfolgter Ablieferung.

§ 84. Abs. 1. Satz 2. [412]) Nach Abs. 1 Satz 2 ist im Falle der Deklaration ein im Tarife festzusetzender Frachtzuschlag zu entrichten (s. über dessen Höhe Abs. 3—5 u. Allg. Zus.-Best. III S. 475) und zwar vom Absender bezw. — wenn nicht Frankirung vorliegt — vom Empfänger. Der Frachtzuschlag gehört zu den durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, betreffs deren der Eisenbahn das gesetzliche Pfandrecht (H.-G.-B. Art. 409) zusteht. Er muß in die Tarife aufgenommen, zu Recht bestehend und, wie diese, veröffentlicht sein. Der Frachtzuschlag hat die Natur einer Versicherungsprämie. (Wehrmann S. 141. Thöl III S. 211, 227. Rosenthal S. 229. Ruckdeschel S. 226c.

A. M. Goldschmidt in s. Zeitschr. Bd. 28 S. 444, 445 Note, und Schott S. 507 Anm. 26, 27.) Die Annahme, er sei nur eine Vergütung für besondere Sicherungsmaßregeln, welche die Eisenbahn auf deklarirte Güter anwende, ist unzutreffend. Denn der Frachtzuschlag ist stets aus Anlaß der Deklaration zu entrichten, ohne daß sich die Eisenbahnen zu besonderen Sicherungsmaßregeln rechtlich verpflichten oder thatsächlich solche eintreten lassen, also lediglich für das höhere Risiko, für die vermehrte Haftung bezw. die Gewähr einer höheren Maximalgrenze des Ersatzes. Es ist Sache der Eisenbahn, den Frachtzuschlag zu verlangen bezw. einzuziehen und, wenn die Entrichtung verweigert wird, die Deklaration nicht zu gestatten. Unterläßt die Eisenbahn daher die Einziehung, so kann sie im Falle des Eintritts eines Schadens von der Nichtzahlung des Frachtzuschlags die Gewährung der höheren Ersatzleistung nicht abhängig machen.

§ 84. Abs. 2.

[418]) Abs. 2 bestimmt in Bezug auf die Form der Deklaration, daß die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt ist, im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden muß. Die Verletzung dieser Form hat die Ungültigkeit der Deklaration zur Folge. (Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 26 S. 612, Bd. 28 S. 453. Eger III S. 481. Puchelt II S. 580. Steinbach in Grünhut's Zeitschr., Bd. 10 S. 218. Ruckdeschel S. 225. Schott S. 505. Endemann, R. d. E., S. 583. v. Hahn Art. 427 § 3, insbes. Note 12 S. 749, 750. (A. M. Thöl III S. 214 und Handelsrechtl. Erört. S. 20, 21.) — Die Allg. Zus.-Best. II z. § 84 Verk.-Ord. (s. auch Allg. Abf.-Vorschr. § 27 Abs. 21) — wonach Frachtbriefe, in welchen die deklarirte Summe nur in Zahlen angegeben ist, zurückgewiesen werden, — ist ungültig, weil sie gegen die gesetzliche Transportpflicht der Eisenbahnen (s. Anm. 17 ff. S. 43 ff.) verstößt. Setzt der Absender die Deklaration in ungültiger Form auf den Frachtbrief, so gilt sie zwar als non scripta, aber berechtigt die Eisenbahn nicht zur Zurückweisung des Transports.

§ 84. Abs 3—5.

Abs. 3—5 normiren den Frachtzuschlag, welcher gemäß Abs. 1 Satz 2 (Anm. 412) für die Deklaration des Interesses an der Lieferung zu entrichten ist. Dieser Zuschlag darf 5 vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen. Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 40 Pfennig. Ueberschießende Beträge werden auf 10 Pfennig abgerundet. Es ist hiernach für den tarifarisch festzusetzenden Frachtzuschlag eine Maximal- und eine Minimalgrenze vorgeschrieben. Weder darf über die eine hinaus-, noch unter die andere herabgegangen werden. Innerhalb dieser Grenzen können aber die Eisenbahnen sich frei bewegen. Der in Abs. 3 bezeichnete Betrag ist ein Höchstbetrag d. h. jede Bahn ist an die dort vorgeschriebene Maximalgrenze gebunden, sie darf über dieselbe nicht hinausgehen, mithin nicht höhere Beträge für den Frachtzuschlag festsetzen und publiziren, als die Normen des Abs. 3 vorschreiben, und zwar selbst dann nicht, wenn als Aequivalent für die darin liegende Belastung des Mitkontrahenten andere günstige Bedingungen tarifmäßig gewährt werden. Wohl aber ist es, da nur der Höchstbetrag im Abs. 3 festgesetzt ist, in das Belieben der einzelnen Bahnen gestellt, diesen Betrag geringer — bis zu der

im Abs. 4 angegebenen Maximalgrenze — zu normiren. Aus § 60 in Verbindung mit § 7 der Verk.-Ord. ergiebt sich, daß der Frachtzuschlag für die Deklaration — als integrirender Bestandtheil der Tarife — wie diese zu Recht bestehen und gehörig veröffentlicht sein muß. Er bedarf also der bebehördlichen Feststellung und Genehmigung — soweit diese landesrechtlich vorgeschrieben ist — und muß aus den Tarifen ersichtlich sein. Die Allg. Zus.-Best. III zu § 84 Verk.-Ord. verweisen in Betreff des Frachtzuschlags auf den Nebengebührentarif Abschnitt C.

§ 85.

Höhe des Schadensersatzes für Verlust oder Beschädigung bei Deklaration des Interesses an der Lieferung.

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann der Berechtigte im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch die §§ 80 und 83 festgesetzten Entschädigung, noch einen weiteren Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages beanspruchen.[415]) Das Vorhandensein und die Höhe des weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.[416])

§ 85. Satz 1.

415) § 85 Satz 1 schreibt für die Geltendmachung eines weiteren Schadensanspruches — außer der durch die §§ 80 und 83 begründeten normalen Entschädigung — zwei Voraussetzungen vor. Die erste Voraussetzung ist, daß eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nach Maßgabe des § 84 (Anm. 410 ff.) stattgefunden hat. Die zweite Voraussetzung ist, daß ein Fall des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung des Gutes vorliegt, für welche die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages haftpflichtig ist (§ 75 Anm. 370). Der Ersatzberechtigte hat den Verlust, die Minderung oder Beschädigung behufs Substantiirung seines Anspruchs darzuthun.

Liegen diese beiden Voraussetzungen vor, so kann der Berechtigte außer der normalen, durch die §§ 80 und 83 festgesetzten Entschädigung noch einen weiteren Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages beanspruchen. Die Eisenbahn ist ihm bis zu dieser Höhe ersatzpflichtig. Der Anspruch auf Grund der Deklaration erstreckt sich nur auf den weiteren Schadensersatz, nicht den gesammten Schadensersatz — normalen und weiteren zusammengefaßt. Denn auf die normale Entschädigung hat der Berechtigte auch ohne Deklaration Anspruch. Abweichend also von der Deklaration des Art. 427 H.-G.-B., welche beides in sich schließt, ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung eine Deklaration des Mehrwerths, nicht des Gesammtwerths, sie begreift nur den die normale Entschädigung übersteigenden Mehrbetrag. Worin dieser weitere Schaden besteht, ob in unmittelbarem oder mittelbarem, in damnum emergens oder

lucrum cessans, entgangenem Geschäftsgewinn, Verlust an Kundschaft, verfallener Konventionalstrafe, ist irrelevant. Es genügt, daß es ein in Geld schätzbarer Nachtheil ist, welcher mit dem Verluste, der Minderung oder Beschädigung des Gutes in ursächlichem Zusammenhange steht. Auch bei Minderung und Beschädigung des Gutes ist hiernach ebenso wie bei Verlust der volle Schaden bis zur Höhe des deklarirten Betrages zu ersetzen. Gegen die Annahme, daß in diesen Fällen nur eine verhältnißmäßige Erhöhung des Schadensersatzes eintritt, spricht sowohl der Wortlaut des § 85 Verk.-Ordn., wie auch der Zweck und das Wesen der Interesse-Deklaration. Der Ersatz des weiteren Schadens darf uneingeschränkt bis zur vollen Höhe des deklarirten Betrages beansprucht werden.

416) Satz 2 des § 85 bestimmt, daß der Berechtigte, welcher den im Satz 1 bezeichneten weiteren Schadensersatz (Anm. 415) beansprucht, den Schaden zu erweisen hat, und zwar sowohl das Vorhandensein, wie auch die Höhe desselben.

§ 85 Satz 2.

Dem „Berechtigten", d. h. dem Schadensersatzberechtigten und — Mangels freiwilliger Leistung der Eisenbahn — dem zur Geltendmachung der Vertragsforderungen gemäß § 73 aktiv Legitimirten (Anm. 358 ff.) liegt hiernach die Beweislast dafür ob, daß ein weiterer Schaden überhaupt sowie in welcher Höhe derselbe entstanden ist. Denn die Deklaration enthält nur die Maximalgrenze, innerhalb deren der weitere Schaden zu erweisen ist bezw. bis zu welcher der Schadensersatz gefordert werden darf, die Deklaration fixirt keineswegs etwa im Voraus unabänderlich das Quantum des zu leistenden Ersatzes; sie ist nicht eine vertragsmäßige Festsetzung der von der Eisenbahn im Verlust- und Beschädigungsfalle zu gewährenden Leistung, sondern nur eine Begrenzung, bis zu welchem höchsten Betrage Ersatz des weiteren Schadens geleistet wird. Der Ersatzberechtigte wird daher nicht von der Pflicht entbunden, den Schaden nach Existenz und Höhe nachzuweisen. Er hat keinen unbedingten Anspruch auf den deklarirten Betrag, er kann nicht ohne Weiteres die deklarirte Summe fordern, sondern es liegt ihm ob, seinen weiteren Schaden bis zur Grenze der deklarirten Werthsumme nach Existenz und Höhe darzuthun, und er hat immer nur Anspruch auf Ersatz des auf diese Weise nachgewiesenen Schadens. Uebersteigt aber der nachgewiesene Schaden den deklarirten Betrag, so kann nur der letztere beansprucht werden. Denn nicht jeder weitere nachgewiesene Schaden ist im Falle der Deklaration zu ersetzen, sondern nur der bis zur Höhe des deklarirten Betrages nachgewiesene.

Ein „weiterer" Schaden kann aber nach Sinn und Wortlaut nur vorliegen, wenn der normale Schadensbetrag feststeht und erwiesen ist. Denn der weitere Schaden besteht nach Satz 1 eben in dem über die durch § 80 bezw. § 83 festgesetzte (normale) Entschädigung hinausgehenden Schaden. Es darf „außer" dieser normalen Entschädigung noch ein weiterer Schadensersatz beansprucht werden. Daraus folgt, daß der Berechtigte 1. nicht allein diesen weiteren Schaden, sondern 2. der Natur der Sache nach auch den normalen Schaden gemäß § 80 bezw. § 83 zu erweisen hat, und endlich 3. darthun muß, daß beide Schäden mit dem Verlust, der Minderung oder Beschädigung des Gutes in ursächlichem Zusammenhange stehen.

§ 86.

Haftung für Versäumung der Lieferfrist.[417])

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (§ 63) entstanden ist,[418]) sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.[419])

§ 86. [417]) § 86 Verk.-Ordn. normirt die Haftpflicht der Eisenbahn für den Schaden durch Versäumung der Lieferfrist. Dem Frachtführer (der Eisenbahn) liegt nicht nur ob, das Frachtgut in unversehrtem Zustande am Bestimmungsorte an den Empfänger abzuliefern und für Verlust und Beschädigung vom Empfang bis zur Ablieferung Ersatz zu leisten (H.-G.-B. Art. 395, 393, 427 Abs. 1 Ziff. 1. Verk.-Ordn. §§ 80—85), sondern auch die Pflicht, das Gut rechtzeitig an den Empfänger abzuliefern d. h. den Transport in der bestimmungsmäßigen Lieferfrist zu vollenden (H.-G.-B. Art. 394 Abs. 1. Verk.-Ordn. § 63), und daher die Verantwortung für den Schaden, der durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist. Diesem Grudsatze giebt das H.-G.-B. Art. 397 folgenden gesetzlichen Ausdruck: „Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können." (Endemann, R. d. E., S. 619 f. Goldschmidt, Handb. 1, 2, 1. Aufl. S. 752. v. Hahn, II, 2. Aufl., S. 617. Thöl, III, S. 50, 208. Schott S. 315 f. Ruckdeschel S. 233. Wehrmann S. 151. Puchelt, II, 3. Aufl., S. 475. Staub S. 964.) Von der Haftpflicht für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes weicht die Haftpflicht für Versäumung der Lieferfrist sowohl hinsichtlich des Grades, wie des Umfanges des Schadenersatzes wesentlich ab. Einerseits ist der Grad der Haftpflicht nicht nach den strengen Grundsätzen des receptum, sondern nach den milderen der loc. cond. geregelt: der Frachtführer haftet nur, insofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendmng der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Andererseits ist der Umfang des Schadensersatzes nicht, wie in Art. 396, auf den wirklichen Schaden beschränkt, sondern umfaßt nach der allgemeinen Norm des Art. 283 auch den entgangenen Gewinn. Diese Milderung des Gegenbeweises beruht auf der Annahme, daß es im Allgemeinen leichter ist, sich gegen Beschädigung und Verlust des Gutes zu schützen, als gegen Verspätung. Auch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Art. 39 entschied sich für eine Milderung der Haftpflicht der Eisenbahn bei Versäumung der Lieferfrist. Aber man wählte mit Rücksicht darauf, daß der Begriff der „Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers" für nicht deutlich genug erachtet und eine Klarstellung dieses Begriffes verlangt wurde, an Stelle desselben die Fassung: . . . „sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte". Zwar wurde hierbei in den Verhandlungen ausdrück-

lich konstatirt, daß mit dieser redaktionellen Aenderung eine Aenderung in dem Sinne des bisherigen Prinzips („Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers") nicht beabsichtigt sei. Aber, wenngleich diese Absicht betont wurde, so läßt sich doch nicht verkennen, daß durch der gewählte Fassung des Art. 39 die Haftpflicht der Eisenbahn strenger gestaltet ist, als nach dem zu Grunde liegenden Art. 397 D. H.-G.-B. und im Vergleich zu diesem eine Verschärfung erfahren hat (s. Anm. 419 S. 483). Die Verk.-Ordn. § 86 hat sich wörtlich der Fassung des Art. 39 des internat. Uebereink. angeschlossen. Diese Abweichung von der Fassung des Art. 397 H.-G.-B. ist mit Rücksicht auf Art. 423 l. c. gültig, weil sie nach Vorstehendem jedenfalls zum Vortheile des Publikums eine strengere Haftpflicht der Eisenbahn involvirt, als die durch Art. 397 H.-G.-B. bestimmte.

418) Haftpflichtig ist jede an dem betreffenden Transporte betheiligte Eisenbahn; sind es also mehrere mit durchgehendem Frachtbriefe, so haftet sowohl die Annahme-(Versand-)Bahn, wie die Ablieferungs-(Bestimmungs- oder Empfangs-)Bahn, wie auch jede dazwischen liegende Bahn. Alle diese Bahnen haften nach den oben § 74 Anm. 362 ff. erörterten Grundsätzen solidarisch für die auf der ganzen Beförderungsstrecke eingetretene Versäumung der Lieferfrist (§ 63), jedoch mit der im § 74 Abs. 3 normirten Einschränkung der Passivlegitimation. (§ 86. Satz 1.)

Es muß eine Versäumung der Lieferfrist stattgefunden haben. Die Haftpflicht für den Schaden aus Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes ist in den §§ 75—78 normirt. Eine „Versäumung der Lieferfrist" liegt vor, wenn — wie der Hinweis auf § 63 andeutet — die tarifarische Lieferfrist abgelaufen ist, ohne daß die Ablieferung des Gutes erfolgt ist, gleichviel ob und wann später abgeliefert worden ist. Auch wenn das Gut in Verlust gerathen oder aus anderen Gründen nicht fristzeitig oder überhaupt nicht angelangt ist, findet Versäumung der Lieferfrist statt. Denn daß die Lieferfrist nicht innegehalten, d. i. versäumt ist, wenn das Gut überhaupt nicht am Bestimmungsort eintrifft bezw. dort nicht zur Ablieferung gelangt, kann keinem Zweifel unterliegen (s. arg.: § 91 Abs. 2). Daher begründet auch der Verlust des Gutes unterwegs eine Versäumung der Lieferfrist und es kann die Eisenbahn in diesem Falle kumulativ für Verlust und für Versäumung der Lieferfrist haftpflichtig werden, vorausgesetzt, daß sich thatsächlich neben dem Schaden aus dem Verlust des Gutes noch ein besonderer Schaden aus der Versäumung der Lieferfrist erweisen läßt (s. § 75 Anm. 370 S. 426), — wie auch die Deklaration des Interesses an der Lieferung Schäden aus Verlust und Beschädigung wie aus Versäumung der Lieferfrist zusammen begreift. Die gegentheilige Annahme, welche in der Versäumung der Lieferfrist nur die Ueberschreitung derselben sehen will, derartig, daß sie nur bei Ablieferung des Gutes stattfindet, kann nicht gebilligt werden.

Es muß ferner durch die Versäumung der Lieferfrist dem Berechtigten (Absender bezw. Empfänger) ein Schaden entstanden sein, dieser mit jener in ursächlichem Zusammenhange stehen. Mangels einer Einschränkung ist unbegrenzt für jeden Schaden zu haften, welcher nachweislich eine Folge

der Versäumung ist. Die Haftpflicht erstreckt sich auf Schäden jeder Art, sowohl unmittelbare, wie mittelbare, und in vollem Umfange, nicht nur auf den wirklichen Schaden, sondern auch auf den entgangenen Gewinn, also z. B. auf den Nachtheil, daß der Absender oder Empfänger verhindert war, den Erlös aus den verspätet eingetroffenen Gütern inzwischen zu verwerthen, daß er Konventionalstrafen für die Verspätung seinerseits entrichten, daß er sich sein Bedürfniß bereits anderweit zu theureren Preisen decken mußte, daß er die ihm aufgetragenen Bestellungen nicht ausführen, der Nachfrage nicht genügen konnte, die Kundschaft verloren hat, daß die Preise herabgegangen sind, die Mode gewechselt hat u. s. w. (Prot. S. 4712. R.-O.-H.-G. Bd. 18 S. 237.) Der Schaden kann aber auch in dem Verluste oder der quantitativen bezw. qualitativen Verringerung (Beschädigung) des Gutes bestehen. Die Waare kann in Folge der Verspätung verderben, verfaulen, vertrocknen u. s. w. (Puchelt, II, S. 476.) Es ist aber hierbei nach Lage des konkreten Falls sorgfältig zu unterscheiden, ob der Verlust oder die Beschädigung lediglich eine Folge des Transports oder der stattgehabten Lieferfristversäumung ist. (Endemann, H.-R., § 155 S. 727 Anm. 24.) Ist der Verlust u. s. w. nicht durch die Lieferfristversäumung, sondern durch den Transport überhaupt verursacht, d. h. wäre er auch ohne jede Verspätung durch die Gefährlichkeiten desselben an sich (durch die Bewegung, Hitze, die Manipulationen der Be- oder Entladung) eingetreten, so greifen die Bestimmungen der Art. 395, 396 H.-G.-B., §§ 80—85 Verk.-Ordn., nicht die des Art. 397 H.-G.-B., §§ 86, 87 Verk.-Ordn. Platz. (Thöl, III, S. 51. v. Hahn, II, S. 620. Schott S. 322. R.-O.-H.-G. Bd. 2 S. 355, Bd. 13 S. 393, Bd. 20 S. 347.)

Nur insofern erleidet die Regel, daß für die Verspätung voller Schadensersatz zu leisten ist, eine Einschränkung, als § 87 Verk.-Ordn. Normalsätze und die Deklaration des Interesses an der Lieferung vorsieht, welche die Maximalgrenzen für den Umfang des Schadensersatzes bilden. (Anm. 420 S. 485.) Nur in diesen Grenzen kann der Ersatz des vollen Schadens beansprucht werden.

Die Beweislast für die Art und den Umfang des Schadens liegt hier ebenso, wie in den Fällen des Verlustes und der Beschädigung (Anm. 370 S. 428), dem Entschädigungsberechtigten ob.

§ 86. Satz 2. [419]) Sind die in der vorangehenden Anm. 418 erörterten Voraussetzungen erwiesen, so ist der Haftpflichtanspruch an sich begründet. Die Eisenbahn ist für den Schaden verantwortlich, „sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welcher sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.“ Bereits oben (Anm. 417 S. 480 ff.) ist darauf hingewiesen worden, daß, wenngleich hiermit eine strengere Haftpflicht, als die aus der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gemäß Art. 397 H.-G.-B. sich ergebende, an sich nicht beabsichtigt war, doch durch die gewählte Fassung die Haftpflicht der Eisenbahnen strenger gestaltet ist, als nach dem zu Grunde liegenden Art. 397 H.-G.-B. und im Vergleich zu diesem eine Verschärfung erfahren hat. Will man den Wortlaut nicht ganz außer Acht lassen, so steht die Haftpflicht für Verspätung (§ 86 Verk.-Ord.) der Haftpflicht ex recepto

für Verlust und Beschädigung (§ 75 Verk.=Ord.) erheblich näher, als die aus der bloßen Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers sich ergebende. Denn der Beweis, daß die Verspätung von einem Ereigniß herrührt, welches die Eisenbahn weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte, umfaßt unverkennbar mehr, als den Beweis, daß sie die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Die Eisenbahn hat einerseits den Negativbeweis zu führen, daß das die Verspätung verursachende Ereigniß nicht von ihr herbeigeführt ist, und andererseits den positiven Beweis zu erbringen, daß sie dieses Ereigniß nicht abzuwenden vermochte und zwar — Mangels jeder Einschränkung — nicht blos mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers, sondern mit allen nach vernünftiger Verkehrsanschauung überhaupt möglichen Mitteln.

1. Kann sie den Beweis nicht erbringen, daß das qu. Ereigniß nicht von ihr herbeigeführt worden, dann haftet sie, gleichviel ob die Herbeiführung von ihr verschuldet ist oder nicht, für den Schaden aus der Verspätung. Als nicht von ihr herbeigeführt sind auch diejenigen Ereignisse bezw. Handlungen zu betrachten, die durch das eigene Verschulden des Verfügungsberechtigten oder durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Weisung desselben (nachträgliche Verfügungen: Verk.=Ord. § 64 ꝛc.) verursacht sind.

2. Kann sie aber den Beweis erbringen, daß das qu. Ereigniß nicht von ihr herbeigeführt worden ist, oder ist dies — wie bei Naturereignissen — an sich ersichtlich, dann muß sie noch den Nachweis führen, daß sie dieses Ereigniß nicht abzuwenden vermochte. Kann sie letzteres nicht darthun, so haftet sie für den Schaden aus der Verspätung. Dieser Nachweis muß sich darauf erstrecken, daß sie weder den Eintritt noch die Folgen des Ereignisses abzuwenden vermochte. Andererseits hat die Eisenbahn nicht darzuthun, daß das Ereigniß weder in seinem Eintritt noch in seinen Folgen unbedingt und unter allen Umständen unabwendbar gewesen sei. Vielmehr genügt der Nachweis, daß dies mit vernünftigen Mitteln und unter Anwendung der größten Sorgfalt nach Lage der Sache nicht möglich war. Kann die Eisenbahn diesen Nachweis führen, dann ist sie von der Haftpflicht liberirt, gleichviel ob sich das betreffende Ereigniß als ein innerer oder äußerer Zufall darstellt, d. h. ob es die Handlungen der eigenen Leute der Eisenbahn und die Funktionen ihrer Betriebsmittel oder ob es Naturereignisse und Handlungen Dritter betrifft.

§ 87.

Höhe des Schadensersatzes bei Versäumung der Lieferfrist.[420])

Wenn auf Grund des vorhergehenden Paragraphen für Versäumung der Lieferfrist Ersatz zu leisten ist, so können folgende Vergütungen beansprucht werden:

I. Wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat:[421])

1. ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt:

Bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag 1/10 der Fracht,
" " " " " 2 Tage 2/10 " "
" " " " " 3 " 3/10 " "
" " " " " 4 " 4/10 " "
" " " von längerer Dauer 5/10 " "

2. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

II. Wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat:[422])

1. ohne Nachweis eines Schadens, falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt:

Bei einer Verspätung bis einschließlich 1 Tag 2/10 der Fracht,
" " " " " 2 Tage 4/10 " "
" " " " " 3 " 6/10 " "
" " " " " 4 " 8/10 " "
" " " von längerer Dauer die ganze Fracht.

2. Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden.

In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

§ 87. [420]) Bereits in der Anm. 417 S. 480 zum § 86 ist darauf hingewiesen, daß das H.-G.-B. Art. 327 den Umfang des Schadenersatzes für Versäumung der Lieferzeit nicht — wie für Verlust und Beschädigung (Art. 396) — auf den wirklichen Schaden beschränkt, sondern auch den vollen Schaden, also auch den entgangeneu Gewinn, das individuelle Interesse d. h. auf alle aus der Versäumung entstandenen direkten und indirekten Nachtheile ausdehnt. Der gewöhnliche Frachtführer darf den in dieser Weise gesetzlich normirten Umfang des Schadensersatzes durch Vertrag beliebig beschränken und vermindern. Den Eisenbahnen hingegen ist dies durch Art. 423 H.-G.-B. zwar grundsätzlich verboten. Doch ist ihnen eine vertragliche Beschränkung des aus Art. 397 folgenden regelmäßigen Umfangs der Entschädigung in gewissen Grenzen durch die Einführung der Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung in Verbindung mit dem Normalsatze gestattet. Durch Art. 427 Ziff. 2 H.-G.-B. ist den Eisenbahnen — ausgenommen im Falle böslicher Handlungsweise — eine Vereinbarung erlaubt, wonach die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag (Verzugs-

interesse-Deklaration), und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll. Wie bei Verlust und Beschädigung bildet auch bei Versäumung der Lieferzeit der deklarirte Betrag bezw. der Normalsatz nur die Maximalgrenze, bis zu welcher überhaupt die Eisenbahn Schadensersatz leistet, nicht aber etwa ohne Weiteres das im Voraus vertragsmäßig fixirte Quantum der im Verspätungsfalle zu leistenden Entschädigung. (R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 229.) Dem Beschädigten liegt daher nicht allein die Pflicht ob, den Schaden, für welchen Ersatz gefordert wird, nachzuweisen, sondern auch, daß dieser Schadensanspruch sich innerhalb der gezogenen Grenzen hält, den als Maximum festgesetzten Betrag nicht übersteigt. Auch darf die Vereinbarung eines Normalsatzes nur geschehen, wenn zugleich die Möglichkeit der Deklaration des Lieferungsinteresses gegeben ist. Die Vereinbarung eines Normalsatzes unter Ausschluß der Deklaration des Lieferungsinteresses ist unzulässig. (v. Hahn II S. 748. Schott S. 502, 508.)

Die Verkehrsordnung § 87 hat von dieser den Eisenbahnen durch Art. 427 Ziff. 2 gegebenen Befugniß Gebrauch gemacht, hierbei aber diese Vereinbarung so gestaltet, daß sie zugleich auch dem Entschädigungssystem des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr thunlichst und soweit dies das Handelsgesetzbuch zuläßt, entspricht. Nach diesem System ist zwar auch als Regel die Entschädigung nach dem vollen Schaden angenommen, und ebenso sind Normalsätze in Gestalt von aliquoten Theilen der Fracht eingeführt. Aber an die Stelle der besonderen Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ist die zugleich auch für Verlust und Beschädigung geltende Deklaration des Interesses an der Lieferung getreten, welche nicht den Gesammtbetrag, sondern den Mehr-(Maximal-)Betrag bildet, bis zu dessen Höhe jeder weitere, die normale Entschädigung übersteigende Schaden beansprucht werden kann. Durch die Einführung der Normalsätze und der Deklaration des Interesses an der Lieferung nach Maßgabe des internationalen Uebereinkommens hat die Verk.-Ord. die durch Art. 427 Ziff. 2 H.-G.-B. gezogenen Grenzen nicht überschritten, da damit dem Publikum nicht ungünstigere Bedingungen gewährt sind, als die nach Art. 427 Ziff. 2 H.-G.-B. gestatteten. Nach § 87 hat demgemäß die Eisenbahn zwar den vollen Schaden zu ersetzen und der Ersatzberechtigte hat die Höhe des entstandenen Schadens nachzuweisen. Aber zum Zwecke der Bemessung des Schadensersatzes sind Maximal-(Normal-)Sätze in Gestalt von aliquoten Theilen der Fracht eingeführt und ist ferner die Deklaration des Interesses an der Lieferung zugelassen, derartig, daß dieselben 1) die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung bilden sollen und 2) innerhalb dieser Grenze der Ersatzberechtigte prinzipiell seinen Schaden unter Zugrundelegung der Bestimmungen des § 86 nachzuweisen hat. Hiervon ist jedoch insofern abgewichen, als in Betreff des Normalsatzes unter gewissen Voraussetzungen und und bis zu einer gewissen Höhe von dem Schadensnachweis Abstand genommen und ohne diesen Nachweis schlechthin und unbedingt der eingeführte Normalsatz als Schadensersatz gefordert werden darf. Dieser Ab-

weichung von den Regeln der Beweislast liegt die Erwägung zu Grunde, daß die Schwierigkeiten für den Schadensnachweis bei Verspätung erheblich größer sind, als bei Verlust oder Beschädigung. Aus diesem Grunde und weil ferner in jeder Verspätung doch irgend ein, wenn auch noch so geringfügiger Nachtheil für den Interessenten zu liegen pflegt, sind die allgemeinen Beweisregeln über den Schadensnachweis bei Verspätung insofern modifizirt, als für Schadensansprüche, welche gewisse im Verhältniß zur Dauer der Fristüberschreitung bis zur Hälfte der Fracht und — bei Deklaration des Interesses — bis zur ganzen Fracht zunehmende Frachtantheile nicht übersteigen, kein Schadensnachweis erfordert wird. Für alle weitergehenden Schadensansprüche aber ist der gesetzlichen Beweisregel gemäß der Schadensnachweis zu erbringen.

§ 87. Ziff. I. [421]) Ziff. I regelt den Schadensersatz für Versäumung der Lieferfrist, wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat. Alsdann kann der Schadensanspruch, je nachdem ein Schadensnachweis erfolgt oder nicht, in folgender Weise erhoben werden.

Voraussetzungen sind 1) daß die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferfrist gemäß § 86 Verk.-Ord. an sich begründet ist, und 2) daß eine Deklaration des Interesses fehlt, d. h. nicht im Frachtbriefe gemäß § 51 litt. f, § 84 Abs. 2 Verk.-Ord. an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen worden ist. Die Deklaration des Interesses an der Lieferung gemäß §§ 84, 85 ist zugleich die Deklaration des Interesses gemäß § 87. Die Verk.-Ord. kennt, wie an früherer Stelle (S. 463, 475) erörtert ist, nur eine Deklaration; die Deklaration für die Fälle des § 85 gilt daher auch für die des § 87 und umgekehrt; sie fehlt daher nur, wenn weder für den einen noch für den andern Fall eine Deklaration angegeben ist.

Sind diese Voraussetzungen vorhanden, so unterscheidet § 87 nach den bereits erörterten Grundsätzen Vergütungen, welche ohne Schadensnachweis beansprucht werden können, und Vergütungen, welche nur mit Schadensnachweis beansprucht werden können.

1. Ohne Schadensnachweis darf der Schadensanspruch bestimmte aliquote, mit der Dauer der Versäumung im Verhältniß stehende Theile der Fracht bis zur Hälfte derselben nicht übersteigen. „Ohne Schadensnachweis" bedeutet, daß damit auch der Gegenbeweis der Eisenbahn ausgeschlossen ist, d. h. der Betrag der vorbezeichneten Normalsätze kann schlechthin und unanfechtbar ohne einen zu führenden Schadensnachweis und mit Ausschluß des Gegenbeweises beansprucht werden. Die Annahme, es sei hier nur eine Vermuthung hingestellt, gegen welche der Eisenbahn der Gegenbeweis offenstehe, ist unzutreffend. Vielmehr liegt eine zu Gunsten des Entschädigungsberechtigten eingeführte Rechtsfiktion in Betreff der Existenz und Höhe des Schadens vor, gegen welche ein Gegenbeweis ausgeschlossen ist. Denn der Zweck dieser Vorschrift besteht gerade darin, bei Versäumung der Lieferfrist behufs Vereinfachung des Entschädigungsverfahrens im Verkehrsinteresse langwierige Streitigkeiten und Beweisführungen über Existenz und Höhe des Schadens zu vermeiden und deshalb, wenn die Versäumung der

Lieferfrist feststeht, verhältnißmäßig geringfügige Theile der Fracht als Vergütung ohne jeden Schadensnachweis zu gewähren. Würde der Gegenbeweis zugelassen werden, so würde der Zweck dieser Bestimmungen illusorisch sein. Auch die Bestimmungen des zu Grunde liegenden § 70 des bisherigen Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Betriebsreglements sind in der Theorie und Praxis stets in diesem Sinne aufgefaßt worden. Unter „Fracht" ist die nach den Tarifsätzen gemäß §§ 7, 60 Verk.-Ord. berechnete Eisenbahnfracht zu verstehen, nicht auch der Betrag von baaren Auslagen (§ 60 Abs. 2), Vorfracht rc. (R.-O.-H.-G. Bd. 14 S. 200. v. Hahn II S. 752. Schott S. 509.) Mehr als die Hälfte der Fracht darf ohne Schadensnachweis und ohne Interessedeklaration unter keinen Umständen gefordert werden, wie groß auch immer die Lieferfristüberschreitung sei. Den Nachweis für die Lieferfristüberschreitung und ihren Umfang, sowie die Höhe des entsprechenden Frachtbruchtheils hat der Ersatzberechtigte im Streitfalle zu führen, nach beiden Richtungen steht der Eisenbahn der Gegenbeweis zu. Es besteht kein Unterschied zwischen Eilgut und gewöhnlichem Gute, wohl aber eine entschädigungsfreie Verspätung von 12 Stunden. Für eine diese Frist nicht überschreitende Versäumung kann mithin ohne Schadensnachweis Ersatz nicht beansprucht werden.

2. Mit Schadensnachweis darf der Schadensanspruch die Höhe der ganzen Fracht nicht übersteigen. Während eine Vergütung bis zur Hälfte der Fracht ohne Schadensnachweis beansprucht werden kann, liegt es für den Fall der Inanspruchnahme eines höheren Schadensersatzes hiernach dem Berechtigten ob, den durch die Versäumung entstandenen vollen Schaden nachzuweisen. Zugleich ist aber die Maximalgrenze des Schadensersatzes auf den Betrag der ganzen Fracht erhöht. Der beanspruchte Betrag darf hier nicht schlechthin und unbedingt mit Ausschluß des Gegenbeweises und ohne Rücksicht darauf, ob überhaupt und in welcher Höhe ein Schaden wirklich entstanden ist, gefordert werden. Der Berechtigte hat vielmehr, sobald er einen höheren Schadensersatz als den unter 1 bezeichneten, beansprucht, seinen Schaden nach Existenz und Höhe darzuthun. Die Höhe des Ersatzes bestimmt sich hiernach durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens, nur mit der Maßgabe, daß der Betrag der ganzen Fracht die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung bildet. Ueber diesen Betrag darf, gleichviel auf wie hoch sich der nachgewiesene Schaden beläuft, nicht hinausgegangen werden. Erscheint dem Absender dieser Betrag als Maß des Maximalersatzes nicht ausreichend, so bleibt ihm der Weg der Interessedeklaration offen. Zwischen Eil- und gewöhnlichem Gut wird nicht unterschieden, ebensowenig besteht hier eine entschädigungsfreie Verspätung. Den Betrag der ganzen Fracht muß der Ersatzberechtigte gleichfalls erweisen.

[422]) Ziff. II regelt den Schadensersatz für Versäumung der Lieferfrist, wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat. Alsdann gestaltet sich der Schadensanspruch, je nachdem der Schaden nachgewiesen wird oder nicht, wie folgt.

§ 87 Ziff. II.

Voraussetzungen sind 1) daß die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferfrist gemäß § 86 Verk.-Ord. an sich begründet

ist und 2) daß eine Deklaration des Interesses stattgefunden hat d. h. im Frachtbriefe gemäß § 61 lit. f. § 84 Abs. 2 l. c. an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen worden ist. Eine ohne Beobachtung dieser Formvorschriften bewirkte Deklaration ist als nicht vorhanden zu betrachten. Wie bereits hervorgehoben, kennt die Verk.-Ord. nur eine Deklaration des Interesses an der Lieferung, welche sonach auf die Fälle des Verlustes und der Beschädigung (§ 85) wie der Versäumung der Lieferfrist (§ 86) gleichermaßen Anwendung findet und denselben Rechtscharakter besitzt. Es ist nicht angängig, der Interessedeklaration des § 85 eine andere Bedeutung beizulegen, wie der Interessedeklaration des § 85. Wie sie einen einheitlichen Betrag bildet, so hat sie auch die nämliche rechtliche Natur. Für die gegentheilige Annahme (Schwab S. 300 f. Rosenthal S. 243) beruft man sich mit Unrecht auf den Wortlaut des zu Grunde liegenden Art. 40 des internat. Uebereink. — im Gegensatz zu Art. 38. In den Verhandlungen über beide Artikel ist wiederholt auf's Deutlichste die Absicht der Gesetzgeber ausgesprochen worden, daß die Deklaration der Art. 38 und 40 die gleiche und von nämlichem Charakter sein solle. In beiden Fällen bezeichnet daher der deklarirte Betrag nicht den Gesammtersatzbetrag, sondern nur den Mehrersatzbetrag, bis zu dessen Höhe, — außer der normalen Entschädigung, — jeder weitere nachgewiesene Schaden aus der Versäumung der Lieferfrist zu ersetzen ist.

Liegen diese Voraussetzungen vor, so wird unterschieden zwischen Vergütungen, welche ohne Schadensnachweis und Vergütungen, welche mit Schadensnachweis beansprucht werden können.

1. Ohne Schadensnachweis darf der Schadensanspruch bestimmte aliquote, das Doppelte der unter Ziff. I (S. 484) normirten Theile der Fracht betragende Frachttheile bis zur Höhe der ganzen Fracht nicht übersteigen. Die Höhe der Vergütung ist zugleich aber auch dadurch begrenzt, daß sie den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen darf. Nach dem Charakter der Interessedeklaration, welche nur das Maß des den normalen Ersatz übersteigenden Mehrersatzes angiebt, darf mithin die Vergütung nicht mehr betragen, als die normale ohne Schadensnachweis zu ersetzende Frachtquote zuzüglich der deklarirten Summe. Uebersteigt die zu gewährende Vergütung der doppelten Frachtquote diesen Betrag, so muß sie auf letzteren reduzirt werden. Im Uebrigen bedeutet auch hier „ohne Nachweis eines Schadens", daß die Vergütung in der angegebenen Höhe schlechthin und unbedingt unter Ausschluß eines Gegenbeweises über Existenz und Höhe des Schadens gefordert werden darf. Nur in Bezug auf den Umfang der Lieferfristversäumung, sowie die Höhe des entsprechenden Frachtbruchtheils hat der Ersatzberechtigte im Streitfalle die Beweislast und steht der Eisenbahn der Gegenbeweis zu. Außerdem hat sie nur insofern den Gegenbeweis, als sie behauptet, daß die beanspruchte Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses übersteige. Auch hier besteht kein Unterschied zwischen Eilgut und gewöhnlichem Gute, wohl aber eine entschädigungsfreie Verspätung von 12 Stunden. Für eine diese Frist nicht überschreitende Versäumung kann mithin ohne Schadensnachweis Ersatz nicht beansprucht werden.

2. Mit Schadensnachweis kann der Betrag des Schadens, und zwar des vollen Schadens bis zur Höhe des deklarirten Betrages gefordert werden. Der Anspruch ist nicht auf einen Frachtbetrag beschränkt. Es kann vielmehr außer dem normalen Ersatze der ganzen Fracht noch ein Mehrersatz bis zur Höhe des deklarirten Betrages gefordert werden. Es darf also der beanspruchte Schadensbetrag nicht schlechthin und unbedingt mit Ausschluß des Gegenbeweises, sowie ohne Rücksicht auf die Existenz und Höhe des Schadens gefordert werden, sondern es ist der Schaden in Gemäßheit des § 83 (d. i. der volle Schaden) nach Existenz und Höhe darzuthun. Die Höhe des zu leistenden Ersatzes bestimmt sich somit durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens, jedoch mit der Maßgabe, daß der deklarirte Betrag des Interesses — der den normalen Ersatz übersteigende Mehrbetrag — die Maximalgrenze der zu leistenden Entschädigung bildet. Ueber diesen Betrag darf, gleichviel auf wie hoch sich der nachgewiesene Schaden beläuft und wenn er auch den Normalersatz zuzüglich des deklarirten Betrages übersteigt, nicht hinausgegangen werden.

§ 88.

Schadensersatz bei Arglist und grober Fahrlässigkeit.[423])

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.[424])

[423]) Die Beschränkung des Schadensersatzes auf den wirklichen Schaden, welche das H.-G.-B. Art. 396 zu Gunsten des gewöhnlichen Frachtführers festsetzt, und die noch weitergehende Beschränkung, welche Art. 427 Abs 1 Ziff. 1 und 2 durch Einführung von Normalsätzen und Deklarationen den Eisenbahnen sich ausbedingen gestattet, fallen fort und es tritt in Gemäßheit des Art. 396 Abs. 3 und Art. 427 Abs. 2 l. c. die Verpflichtung zum Ersatz des vollen Schadens ein, wenn derselbe durch dasjenige schuldbare Verfahren des Frachtführers bezw. der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist, welches das H.-G.-B. a. a. O. als „bösliche Handlungsweise" bezeichnet. Maßgebend dafür war die Erwägung, daß die Rücksichtnahme, welche das Gesetz dem Frachtführer bezw. der Eisenbahn aus den an früherer Stelle erörterten Gründen durch Beschränkung des Schadensersatzes angedeihen läßt, bei einem derartigen böslichen Verhalten nicht gerechtfertigt erscheint. Der Begriff „bösliche Handlungsweise" ist aber unbestimmt, wenig klar und daher in der Theorie und Praxis streitig. Er ist weder identisch mit Arglist (dolus) allein, noch mit Arglist und grober Fahrlässigkeit (dolus und culpa lata) vereint. Nach den Protokollen des H.-G.-B. hat man vielmehr darunter zunächst allerdings den dolus (die Arglist) im eminenten Sinne, außerdem aber auch den höchsten Grad die Nachlässigkeit zu verstehen, namentlich die luxuria, d. h. jenen frevelhaften Muthwillen, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, sich aber bei seinem Handeln der damit verbundenen Gefahr bewußt ist und dennoch das Handeln nicht ändert. „Bösliche Handlungsweise" begreift sonach den dolus ganz, dagegen die culpa lata nur zum

Theil, gewissermaßen nur die intensivere, an den dolus streifende Art derselben. (Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 1 S. 157, Bd. 8 S. 428, Bd. 9 S. 302, Bd. 10 S. 218. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 22, 40, 84, Bd. 2 S. 136, Bd. 5 S. 419.) Die Folgen einer so unbestimmt gehaltenen Grenze und Ausdrucksweise äußerten sich in zahlreichen Kontroversen über den Umfang dieses nur dem Deutschen H.-G.-B. eigenen Begriffes. Als daher das an sich in fast allen Staaten anerkannte Prinzip in das internationale Uebereinkommen (Art. 41) Aufnahme finden sollte, nahm man von diesem Ausdrucke als ungeeignet Abstand und wählte die Begriffe „Arglist" (dolus) und grobe Fahrlässigkeit (culpa lata.) Die Verk.-Ord. § 88 hat sich dieser Fassung angeschlossen und bestimmt, daß die Vergütung des vollen Schadens in allen Fällen gefordert werden kann, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist. Diese reglementarische Abänderung der entsprechenden Bestimmungen des H.-G.-B. ist in Rücksicht auf Art. 423 l. c. gültig, weil nach Obigem der Begriff der böslichen Handlungsweise enger ist, als die Begriffe der Arglist und groben Fahrlässigkeit vereint, mithin die Eisenbahnen durch § 88 zu Gunsten des Publikums eine weitergehende Ersatzpflicht übernommen haben, als ihnen gesetzlich obliegt.

§ 88. Einziger Absatz.

[424]) Die Voraussetzungen für den Anspruch auf Vergütung des vollen Schadens sind folgende:

1. Die erste Voraussetzung ist, das überhaupt ein von der Eisenbahn zu vertretender Schaden entstanden ist, d. h. ein aus dem internen Eisenbahntransport herrührender, auf die Bestimmungen des H.-G.-B. und der Verk.-Ord. sich gründender Schaden. Es sind hier nicht nur Schäden aus Verlust, Minderung und Beschädigung des Guts, sowie aus der Versäumung der Lieferfrist gemeint, sondern — wie der Wortlaut „in allen Fällen" klar ergiebt — alle Schäden aus dem Eisenbahntransport, welche durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn verursacht sind, gleichviel ob durch Verletzung der Vertragspflichten oder nicht, ob durch die Ausführung oder Nichtausführung des Frachtvertrages, ob ein Frachtvertrag abgeschlossen ist oder nicht, ob die Forderung also auf Grund des Vertrages oder außervertragsmäßig (ex pacto oder ex lege) geltend gemacht wird, mithin nicht nur in Fällen des ganzen oder theilweisen Verlustes, der Beschädigung oder Verspätung, sondern auch bei Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des Art. 422 H.-G.-B., § 6 Verk.-Ord., z. B. bei unberechtigter Ablehnung des Transports, Verletzung der Reihenfolge 2c., Befolgung der Verfügungen des Absenders ohne Vorweisung des Frachtbriefduplikats (§ 64 Abs. 2 Verk.-Ord.) 2c.

2. Die zweite Voraussetzung ist, daß der Schaden in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist. „Arglist" ist die böse auf die Schadenszufügung gerichtete Absicht, „grobe Fahrlässigkeit" der hohe Grad von Nachlässigkeit, schuldbarer Unwissenheit oder Mangel an gehöriger Aufmerksamkeit. Beides kann in positiven Handlungen, aber auch in Unterlassungen bestehen. Leichte Fehler, geringfügige Versehen und unerhebliche Pflichtwidrigkeiten gehören nicht zum Begriffe der

groben Fahrlässigkeit. Es liegt auf der Hand, daß hier für die richterliche Beurtheilung im Streitfalle nach Lage der konkreten Verhältnisse ein weiter Spielraum bleibt. Denn einerseits kommt in Betracht, daß nach der eigenartigen Natur des Eisenbahnbetriebes das Publikum sich voll auf die Maßnahmen der Eisenbahn zum Schutze und zur prompten Ausführung des Transports verlassen muß und jedes Eingreifen in dieselben ausgeschlossen ist, andererseits aber auch, daß die Schnelligkeit und Gefährlichkeit des Eisenbahntransports, sowie die große Häufung desselben, die Schwierigkeit der Uebersicht und Kontrole, Fehler und Versehen als entschuldbar oder leicht erscheinen lassen, welche bei anderen Transportarten und unter anderen Verhältnissen, als schwere anzusehen sein würden. Darnach kann je nach Lage des einzelnen Falls die Beurtheilung, ob unrichtige, ungeeignete oder verspätete Verladung oder sonstige Fehler derselben, Verwechslung und Fehldirigirung der Güter, Verschleppungen, unrichtiges oder verspätetes Avisiren, Expediren, Abliefern, ungenügende Schutzmaßregeln &c. als auf grober Fahrlässigkeit oder leichtem Verschulden beruhend zu erachten sind, eine sehr verschiedenartige sein. Auch die Arglist der Leute der Eisenbahn und anderer Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transports bedient, fällt hierunter. (arg. Art. 400, 427 Abs. 2. H.-G.-B., § 9 Verk.-Ord.) Anderenfalls würde § 88 Verk.-Ord. eine unzulässige Beschränkung der Art. 400, 427 Abs. 2 H.-G.-B. enthalten (R.-O.-H.-G. Bd. 6 S. 427, Bd. 8 S. 317 (326). v. Hahn II S. 616. Schott S. 344. Puchelt II S. 474. Endemann, R. d. E., S. 566.) Die Eisenbahn kann, wenn die schädigende Handlung unter der Voraussetzung, daß sie von ihr selbst ausgegangen wäre, als Arglist oder grobe Fahrlässigkeit erscheinen würde, diese Qualifikation der Handlung nicht deshalb bestreiten, weil sie von einem ihrer Leute ausgegangen ist. Ebensowenig kann sie geltend machen, die betreffende Handlung beruhe deshalb nicht auf Arglist oder grober Fahrlässigkeit, weil, wenn man nur die Person ihres Organs in Betracht ziehe, es nach Lage der Sache an einer Voraussetzung seiner Qualifikation fehlen würde. (Reichsger. 30. September 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 354.) Der Schaden muß durch die arglistige oder grobfahrlässige Handlung oder Unterlassung der Eisenbahn bezw. ihrer Leute verursacht sein. Es genügt nicht, daß die bezügliche Handlung &c. bei dem Transporte überhaupt vorgekommen, zeitlich oder örtlich damit zusammengefallen ist; vielmehr ist erforderlich, daß durch dieselbe der Schaden herbeigeführt ist. Aber er braucht nur die wirkliche, nicht die nothwendige Folge gewesen zu sein. Ebensowenig gehört es zum ursächlichen Zusammenhange, daß die Handlung die alleinige Ursache gewesen. Es können zu der Handlung noch andere Thatsachen als mitwirkend hinzugetreten sein, gleichviel, ob der Eintritt dieser mitwirkenden Thatsachen durch jene Handlung bedingt war oder nicht. Es reicht also aus, daß sie mitwirkend war, wenn nur festgestellt wird, daß ohne dieselbe der Schaden überhaupt nicht oder nicht in dem vorliegenden Umfange eingetreten wäre, die Ursächlichkeit wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß möglicherweise der Schaden auch auf andere Weise hätte eintreten können, aber sie wird ausgeschlossen, wenn er unter allen Umständen, auch ohne die ihn jetzt bewirkende Handlung

eintreten mußte. (Reichsger. 18. September 1880. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 1 S. 270.) Bei konkurrirendem Verschulden der Eisenbahn und des Absenders bezw. Empfängers ist nach Lage des konkreten Falls entscheidend, wessen Verschulden als das vorwiegende den Schaden verursacht hat, als die eigentliche causa efficiens desselben zu betrachten ist.

3. Der Entschädigungsberechtigte hat den Nachweis für das Vorhandensein der beiden Voraussetzungen zu erbringen, also sowohl dafür, daß ein Schaden überhaupt entstanden, wie auch dafür, daß er durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn bezw. ihrer Leute verursacht ist. Der Beweis hat sich auf das Vorhandensein und die Höhe des Schadens, sowie auf die arglistige oder grobfahrlässige Handlung bezw. Unterlassung der Eisenbahn oder ihrer Leute und den ursächlichen Zusammenhang zwischen beiden zu erstrecken. Sind mehrere derartige Handlungen vorgekommen, so wird der Nachweis einer derselben genügen, wenn sie die Ursache des Schadens ausreichend begründet. (R.-O.-H.-G. Bd. 23 S. 309.) Eines besonderen Nachweises des Entschädigungsberechtigten bedarf es nur dann nicht, wenn beides — Schaden und arglistige oder grobfahrlässige Handlungsweise und der ursächliche Zusammenhang zwischen diesen — sich als aus den unstreitigen und notorischen thatsächlichen Verhältnissen von selbst erwiesen ergiebt. (Schott S. 344. R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 21.)

Liegen die beiden vorerörterten Voraussetzungen vor, so kann die Vergütung des vollen Schadens gefordert werden. (H.-G.-B. Art. 283, Reichsger. 30. September 1882, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 357.) Die Forderung ist alsdann nicht auf die in den §§ 80—87 der Verk.-Ord. bezeichneten Werthgrenzen, den normalen Ersatz des gemeinen Handelswerths bezw. gemeinen Werth (§ 80), den verringerten des § 81, den bis zum deklarirten Maximum gesteigerten der §§ 84, 85 oder die aliquoten Frachtantheile des § 87 beschränkt. „Voller Schaden" bedeutet mehr, als diese begrenzten Beträge; es kann frei von allen Schranken sowohl der wirkliche Schaden (damnum emergens), wie auch der entgangene Gewinn (lucrum cessans), das ganze individuelle Interesse des Berechtigten, insoweit es überhaupt nach irgend welcher Richtung hin durch die arglistige oder grobfahrlässige Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute verletzt ist, gefordert werden. (Thöl III S. 47. Schott S. 344. Puchelt II S. 473. Endemann, R. d. E., S. 566), also auch der nicht vorauszusehende Schaden (abweichend von Art. 1150 code civil.) Es gehören dahin Nachtheile durch Konventionalstrafen, Verlust an Kundschaft, Reisekosten, Entwerthung der Waare durch Aenderung der Konjunktur, der Mode ꝛc. Den Beweis für den vollen Schaden und für die Höhe der darnach beanspruchten Entschädigungsbeträge hat der Entschädigungsberechtigte zu führen.

§ 89.

Ausschluß der Haftung.[425])

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger

oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.[426])

[425]) Neben den Haftbefreiungsgründen, welche Art. 395 Abs. 1 H.=G.=B. und im Anschluß daran § 75 Abs. 1 Verk.=Ord. (Anm. 373 ff. S. 432 ff.) vorsehen, stellt Art. 395 Abs. 2 H.=G.=B. noch einen besonderen Haftausschließungsgrund auf: „Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere (s. über deren Begriff § 50 Anm. 172 S. 222 ff.) haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist.“ Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hat diesen Haftausschließungsgrund erweitert. Nach Art. 43 des Uebereinkommens ist für alle Gegenstände, welche vom Transporte ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, wenn sie unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen. Die Verkehrsordnung § 89 hat diese Bestimmung des Art. 43 des internationalen Uebereinkommens wörtlich aufgenommen und dadurch zu einer reglementarisch vereinbarten gemacht. Diese Vereinbarung kann jedoch mit Rücksicht auf das Vertragsverbot des Art. 423 H.=G.=B., soweit sie die Haftausschließung des Art. 395 Abs. 2 H.=G.=B. für die dort bezeichneten Gegenstände überschreitet, nicht für gültig erachtet werden. Denn sie schließt die Haftpflicht der Eisenbahn zu ihrem Vortheil über die durch Art. 423 H.=G.=B. gestatteten Grenzen und daher in unzulässiger Weise aus. Die Eisenbahn kann zwar kraft reglementarischer Bestimmung gemäß Art. 422 Abs. 1, Ziff. 1 u. 2 H.=G.=B. Güter, welche unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder bezüglich deren die vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, vom Transport ausschließen oder nur bedingungsweise zulassen, sie kann auch ferner für die vorschriftswidrige Aufgabe derartiger Güter Konventionalstrafen (Frachtzuschläge) ausbedingen, aber sie ist, wenn sie den Transport solcher Güter übernommen hat, an die gesetzlichen Haftpflichtnormen gebunden und darf dieselben nicht etwa beliebig einschränken. Sie darf also in Betreff der übernommenen Güter nicht wegen unrichtiger oder ungenauer Deklaration oder Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften die Haftpflicht gänzlich ausschließen. Ein Ausschluß der Haftpflicht ist nur in den Grenzen des Art. 395 H.=G.=B., eine Beschränkung nur in den Grenzen der Art. 424—431 l. c. zulässig. Der Absender bezw. Empfänger soll aber nicht nur gemäß § 53 Abs. 7—9 Verk.=Ord. alle Folgen der unrichtigen oder ungenauen Deklaration tragen und — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den strafgesetzlichen und polizeilichen Strafen — einen Frachtzuschlag erlegen, sondern auch nach § 89 l. c. in Betreff der vom Transport ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelasse-

nen Gegenstände, wenn sie unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration aufgegeben oder die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften außer Acht gelassen sind, aller Haftpflichtansprüche, die ihm anderenfalls auf Grund des Frachtvertrages gegen die Eisenbahn zustehen würden, verlustig gehen. Dieser Haftausschluß ist gesetzlich nicht statthaft.

§ 89. Einziger Absatz.

[426]) Voraussetzung des im § 89 normirten Haftausschlusses ist die Aufgabe derartiger Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration oder unter Außerachtlassung der für dieselben vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften. „Unrichtig" ist die Deklaration, wenn sie den Gegenstand, der gemäß § 51 litt. d im Frachtbriefe nach seinem Inhalte ꝛc. bezeichnet werden muß (Anm. 180 S. 234), falsch bezeichnet; „ungenau", wenn die Bezeichnung des Gegenstandes zu berechtigten Zweifeln und Irrthümern Anlaß giebt, insbesondere die Qualität und Natur des Guts nicht erkennbar macht. Die vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften sind vornehmlich die in der Anlage B zur Verk.-Ord. enthaltenen, aber auch die im Uebrigen von den Eisenbahnen besonders zu erlassenden (z. B. auf Grund der Verk.-Ord. § 50 B, Ziff. 2 Abs. 2, Ziff. 3 Abs. 2). Die vom Transport ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände sind § 50 A und B der Verk.-Ord. aufgeführt. Die bloße Auflieferung genügt zum Ausschluß der Haftpflicht nicht, es ist die Aufgabe zur Beförderung, d. h. der Vertragsabschluß erforderlich. Andererseits reicht die bloße Thatsache der Aufgabe zur Beförderung aus, gleichviel, ob böse Absicht, grobe oder geringe Fahrlässigkeit, Irrthum oder Zufall vorliegt (Thöl III S. 119 f. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1, S. 199), ob ein Schaden wirklich entstanden ist, ob die Beförderung begonnen oder wirklich stattgefunden hat. Daher ist es auch irrelevant, ob die Kontravention vom Absender selbst oder seinen Leuten begangen ist. Der Geschäftsherr kann sich nicht mit der Einrede schützen, daß die qu. Deklaration ohne sein Wissen und Wollen erfolgt sei (Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 244), entscheidend ist allein, daß die Deklaration objektiv unrichtig oder ungenau ist.

Liegt die bezeichnete Voraussetzung vor, so ist nach § 89 jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen (Ueber die Ungültigkeit des Haftausschlusses s. oben S. 493). Das Bestehen des Frachtvertrages an sich ist nicht berührt. Aber der Wegfall der Haftpflicht aus demselben ist stipulirt. „Jede Haftpflicht" ist ausgeschlossen, mithin nicht allein für Verlust, Minderung und Beschädigung, sondern auch für Versäumung der Lieferfrist, und sowohl in Betreff des Grades, wie des Umfangs der Schadensersatzpflicht, gleichviel ob eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden oder nicht. Aber andererseits ist nur die Haftpflicht auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen. Die anderen Pflichten aus dem Frachtvertrage — z. B. die Pflicht zur Ablieferung (Verk.-Ord. §§ 66, 68), zur Befolgung der Verfügungen des Absenders bezw. Empfängers (§ 64), zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften (§ 59), zur Einziehung der Nachnahmen (§ 62) ꝛc., sind ebensowenig, wie die Vertragsrechte ausgeschlossen, insoweit nicht durch den Ausschluß der Haftpflicht die beiderseitigen Rechte und Pflichten nothwendig

eine Modifikation erfahren. Auch erstreckt sich der Ausschluß nur auf die Haftpflicht aus dem konkreten Frachtvertrage; soweit außervertragsmäßig ex lege acquilia oder aus einem anderen Vertragsverhältnisse (ex deposito) der Eisenbahn eine Haftpflicht für das Gut obliegt, wird dieselbe durch die Bestimmung des § 89 nicht berührt. Die Eisenbahn darf daher solche Güter nicht etwa ohne Weiteres derelinquiren, der Zerstörung ꝛc. preisgeben, durch dolus und culpa lata beschädigen ꝛc. Dies ist durch die Worte: „auf Grund des Frachtvertrages" ausgesprochen. Der Ausschluß der Haftpflicht kann von sämmtlichen an dem Frachtvertrage betheiligten Eisenbahnen geltend gemacht werden, er trifft sowohl den Absender, wie auch den Empfänger. Auch werden dadurch die sonst aus unrichtigen, ungenauen, oder ungenügenden Angaben des Absenders im Frachtbriefe oder aus der Nichtbeobachtung vorgesehener Sicherheitsvorschriften sich ergebenden Rechtsfolgen, die Pflicht zur Zahlung von Konventionalstrafen (Frachtzuschlägen), Frachtdifferenzen, sowie zur Tragung des etwa entstandenen Schadens, der durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen, der Zollstrafen ꝛc. nicht aufgehoben. (Verk.-Ord. § 53 Abs. 7 s. Anm. 208 S. 259 ff.) Der Ausschluß der Haftpflicht erstreckt sich nur auf die im § 89 bezeichneten Gegenstände. Sind derartige Gegenstände mit anderen, auf welche die Voraussetzungen des § 89 nicht zutreffen, zu einer Gesammtsendung vereinigt (z. B. Schießpulver und Getreide), in ein Kollo verpackt, auf einen Frachtbrief aufgegeben, in einer Wagenladung befördert, so ist nur für diejenigen Theile der Sendung beziehungsweise für diejenigen Gegenstände, auf welche § 89 Anwendung findet, die Haftpflicht ausgeschlossen, nicht aber für die anderen Güter. Denn § 89 ist, — wenn man denselben überhaupt für gültig erachten sollte — jedenfalls eine Ausnahmebestimmung und als solche eingeschränkt auszulegen.

§ 90.

Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes.

(1) Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.[427])

(2) Hiervon sind jedoch ausgenommen:[428])

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;[429])
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 74 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;[430])

3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß § 71 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach § 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;[431]
4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:[432]
   a) es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens vier Wochen nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß § 71 bei der Eisenbahn oder bei dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
   b) der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

   War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

(3) Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist.[433] Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.[434]

(4) Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen.[435]

(5) Alle in diesem Paragraphen erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.[436]

§ 90. Abs. 1.

427) § 90 Abs. 1 der Verk.-Ord. spricht in Uebereinstimmung mit Art. 408 Abs. 1 H.-G.-B. — in nur unwesentlich verändertem Wortlaut — den Grundsatz aus, daß durch Bezahlung der Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen und durch Annahme des Guts alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erlöschen. In diesen beiden Handlungen: Bezahlung der Fracht rc. und Annahme des Guts spricht der Empfänger seine thatsächliche Billigung der vertragsmäßigen Leistungen der

Eisenbahn aus, er giebt damit stillschweigend die Erklärung ab, daß eisenbahnseitig der Frachtvertrag vollständig erfüllt sei, mithin Ansprüche aus demselben gegen die Eisenbahn nicht mehr bestehen, die Verzichtleistung auf derartige Ansprüche. Voraussetzung hierfür ist aber das kumulative Zusammentreffen beider Handlungen: Bezahlung der Fracht ꝛc. und Annahme des Guts. Sie müssen der ratio legis gemäß nach beendetem Transport vorgenommen sein, nicht etwa bereits bei Beginn desselben oder unterwegs. Denn anderenfalls kann eine Billigung des vollendeten Transports nicht vorliegen. (Keyßner, S. 465. Puchelt II S. 515. Ruckdeschel S. 185. v. Hahn II S. 662. Schott S. 367. Thöl S. 68. Reichsger. 2. Febr. 1889. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 449.) Nur beide Handlungen vereint bewirken das Erlöschen der Ansprüche. Die Vornahme einer dieser beiden Handlungen für sich allein zieht die qu. Rechtsfolge nicht nach sich. Einerseits ist erforderlich die Annahme des Guts und zwar des ganzen Guts (abgesehen von dem Falle des Abs. 4, Anm. 435 S. 502 ff.; s. über den Begriff der Annahme: § 66, S. 363 ff. R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 34, Bd. 15 S. 141.) seitens des Absenders oder seines legitimirten Vertreters. Vorbehalte irgend welcher Art hierbei sind wirkungslos, außer unter Zustimmung der Eisenbahn (Abs. 3 Satz 2; s. Anm. 434). Die bloße Annahme des Frachtbriefs ohne Gut genügt nicht (Abs. 3 Satz 1 S. 501); ebensowenig die bloße Quittungsleistung ohne wirkliche Annahme (Keyßner S. 465, Nr. 2. Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 21 S. 287, Bd. 22 S. 247) oder die bloße Annahme des Avises (R.-O.-H.-G. Bd. 14 S. 293). Andererseits ist vorgeschrieben die Bezahlung der Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen. Weder Vorausbezahlung (Frankirung), noch theilweise Bezahlung der Fracht ꝛc. ist ausreichend, ebensowenig ein bloßes Zahlungsversprechen, wohl aber die bahnseitige Kreditirung nach beendetem Transport. (Wolff in Busch's Arch. Bd. 19, S. 163, 490. v. Kräwell S. 571. Schott S. 367. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 414.) Auch hier bedarf es der Zahlung durch den Empfänger selbst oder einen von ihm legitimirten Vertreter.

Liegt die vorbezeichnete Voraussetzung vor, so sind — abgesehen von den im Abs. 2 Anm. 428 ff. S. 498 ff. aufgeführten Ausnahmen — alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen. Nicht alle Ansprüche erlöschen, nicht die der Eisenbahn gegen Absender und Empfänger, oder die beider unter einander, sondern nur die Ansprüche der letzteren gegen die Eisenbahn, ferner nur Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrage, also nur frachtvertragsmäßige Ansprüche (R.-O.-H.-G. Bd. 6 S. 102, Bd. 15 S. 28. Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 87), nicht außervertragsmäßige oder Rechte aus anderen Verträgen, auch wenn solche Rechte mit dem Frachtvertrage in Beziehung oder Zusammenhang stehen, z. B. aus einem vorangehenden oder nachfolgenden Verwahrungsvertrage, s. § 55 Anm. 223 S. 274 ff., R.-O.-H.-G. Bd. 24 S. 305. Im Uebrigen aber erlöschen ausnahmslos alle Frachtvertragsansprüche, insbesondere auf Schadenersatz für (theilweisen) Verlust, Beschädigung, Minderung, Nichterfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, Nichteinziehung von Nachnahmen, Nichtausführung oder Verzögerung nachträglicher Anweisungen u. s. w. — und zwar nicht bloß

die klage- bezw. reklamationsweise Geltendmachung, sondern auch die Geltendmachung im Wege der Widerklage oder Einrede. Der Richter hat aber nicht von Amtswegen die Thatsachen der Annahme des Guts und Zahlung der Fracht bezw. das daraus folgende Erlöschen der Ansprüche zu berücksichtigen, vielmehr ist es Sache der Partei, das Erlöschen zu behaupten und die Voraussetzungen dafür zu erweisen. (Wolff, a. a. O. S. 494. Ruckdeschel S. 185. Eger II S. 564. Schott S. 370.)

§ 90. Abs. 2.

428) Von der Regel des Abs. 1 — Erlöschen der Frachtvertragsansprüche gegen die Eisenbahn durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht ꝛc. — statuirt Abs. 2 in den Ziffern 1—4 (s. Anm. 429—432) vier Ausnahmen, denen sich als fünfte die aus § 61 Abs. 4 folgenden Ansprüche wegen Rückforderung zu viel erhobener Fracht anschließen, indem der letzte Satz des Abs. 4 l. c. ausdrücklich bestimmt, daß auch auf diese Ansprüche § 90 Abs. 1 keine Anwendung findet. Strenggenommen sind diese überhaupt nicht Vertragsansprüche, sondern Zurückforderungen von ohne Rechtsgrund geleisteten Zahlungen (condictiones indebiti).

§ 90. Abs. 2. Ziff. 1.

429) Nach Abs. 2 Ziff. 1 bilden die erste Ausnahme die erweislich durch Arglist (dolus) und grobe Fahrlässigkeit (culpa lata) der Eisenbahn (§ 88 Anm 423, 424) herbeigeführten Entschädigungsansprüche. Sie können auch nach Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht ꝛc. gegen die Eisenbahn vom Ersatzberechtigten während der ganzen Verjährungszeit geltend gemacht werden. Es kommt hierbei nicht bloß strafrechtlicher (Diebstahl, Unterschlagung, Betrug) sondern auch civilrechtlicher dolus in Betracht. Die Ansprüche müssen schriftlich erhoben werden. (Abs. 5.)

§ 90. Abs. 2 Ziff. 2.

430) Abs. 2 Ziff. 2 betrifft als zweite Ausnahme die Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, d. i. wegen Versäumung der Lieferfrist, (§§ 86, 87 Anm. 417 ff.) jedoch nur unter zwei Voraussetzungen: 1) daß bezüglich dieses Anspruches eine Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme des Guts nicht mitgerechnet, erhoben worden ist und 2) bei einer der nach § 74, Abs. 3 Verk.-Ord. in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen. (Anm. 365 S. 422 ff.) Eine gerichtliche Geltendmachung ist nicht erforderlich, es genügt die Anbringung einer Reklamation. Wird die Frist überschritten oder die Reklamation an einer anderen Stelle angebracht, so greift die Ausnahme nicht Platz. Auch durch eine gerichtliche Geltendmachung kann die Reklamation nicht ersetzt werden. Nur der Zeitpunkt der Annahme des Guts, nicht der Frachtzahlung ist für den Beginn der Frist entscheidend. Die Ansprüche müssen schriftlich erhoben werden. (Abs. 5.) Ist die Reklamation rechtzeitig erhoben, so können die betr. Ansprüche während der ganzen Verjährungszeit geltend gemacht werden. (§ 91 Anm. 438 S. 504.)

§ 90. Abs. 2. Ziff. 3.

431) Gemäß Abs. 2 Ziff. 3 bezieht sich die dritte Ausnahme auf Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß § 71 Verk.-Ord. vor der Annahme des Guts erfolgt ist oder vor der Annahme des Guts hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Bahn unterblieben ist. Der ganz allgemeine Hinweis auf § 71 umfaßt ausnahmslos alle im § 71 bezeichneten Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfälle (nicht Verspätung), d. h. sowohl die, für welche einfache schrift-

liche Feststellung genügt, wie die, welche protokollarische Feststellung erfordern. Voraussetzung ist nur, daß diese Fälle gemäß § 71, Abs. 1 u. 2 pflichtgemäß von der Eisenbahn festgestellt sind oder hätten festgestellt werden sollen. Zur Feststellung ist aber die Eisenbahn in allen Verlust-, Minderungs- oder Beschädigungsfällen verpflichtet, welche sich von der Zeit der Aufgabe des Guts bis zur Ablieferung wirklich ereignet haben oder von der Bahn entdeckt oder vermuthet, oder von dem Verfügungsberechtigten behauptet sind. (Anm. 353, 354.) Für Mängel, bei welchen diese Voraussetzung nicht zutrifft, liegt ihr eine Feststellungspflicht nicht ob und besteht in der Unterlassung einer Feststellung daher auch kein Verschulden der Eisenbahn. Auch diese Ansprüche müssen schriftlich erhoben werden (Abs. 5), sie sind an keine bestimmte Frist gebunden, dürfen vielmehr während der ganzen Verjährungsfrist geltend gemacht werden. (§ 91 Anm. 438.)

[432]) Die vierte in Abs. 2 Ziff. 4 enthaltene Ausnahme endlich betrifft — im Anschluß am Art. 408 Abs. 2 Art. 428 H.-G.-B. — Schäden bezw. Mängel, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren und — wie hinzugefügt werden muß — erst später entdeckt worden sind (Thöl III § 38 S. 69 Anm. 6. Eger II S. 566.) „Aeußerlich nicht erkennbar" sind diejenigen Mängel, welche im ordnungsmäßigen Geschäftsbetriebe bei äußerlicher Prüfung und Besichtigung (durch Auge, Gefühl, Geruch ꝛc.) nicht wahrgenommen werden können (v. Hahn II S. 607. Schott S. 330), vornehmlich also alle inneren Schäden und Mängel des Inhalts (bei unversehrter Verpackung), bloße Gewichtsdefekte, innerer Verderb, Bruch ꝛc. Die „Mängel" können in Beschädigung, Minderung (Manko), theilweisem Verlust oder qualitativem Werthverlust (Verderb, Fäulniß, Bruch ꝛc.), nicht aber in quantitativem Totalverlust des Guts selbst bestehen. Denn in letzterem Falle ist eine Annahme überhaupt nicht möglich. Bei äußerlich nicht erkennbaren Mängeln kann nach Art. 408 Abs. 2 H.-G.-B. der Frachtführer auch noch nachträglich, d. h. nach oder trotz Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn zwei Voraussetzungen erfüllt sind: 1) wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und 2) bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist. Mit Rücksicht aber auf das ganz unbestimmte Moment der nachträglichen Entdeckung, ist den Eisenbahnen in Einschränkung des Vertragsverbots des Art. 423 H.-G.-B. durch Art. 428 l. c. die Befugniß gewährt, sich auszubedingen, daß demungeachtet jeder Schadensanspruch erlischt, wenn derselbe nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung — die jedoch nicht kürzer als vier Wochen sein darf — bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist. Die Verk.-Ord. hat im § 90 Abs. 2 Ziff. 4 diese Ausnahme des Näheren präzisirt und zugleich von der vorbezeichneten Befugniß durch Festsetzung einer Maximalfrist Gebrauch gemacht. Darnach ist die Ausnahme von folgenden Voraussetzungen abhängig:

§ 90. Abs. 2 Ziff. 4.

a. Der Antrag auf Feststellung gemäß §§ 71, 72 muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens entweder bei der Eisenbahn oder

dem zuständigen Gerichte angebracht werden. Nur der *Antrag auf Feststellung*, *nicht der Schadensanspruch* ist anzubringen. Der Antrag kann bei jeder am Transport betheiligten Bahn gestellt werden, und zwar unmittelbar, d. h. ohne Verzug, sofort nach der Entdeckung. Es ist damit nicht eine ungewöhnliche Beschleunigung gemeint, sondern lediglich die thunlichste Beschleunigung nach Maßgabe des ordnungsmäßigen Geschäftsganges. Uebrigens ist hervorzuheben, daß es nicht darauf ankommt, daß die Feststellung unverzüglich nach der Entdeckung wirklich stattgefunden, sondern nur, daß sie *beantragt* worden ist. Nicht die Annahme, sondern die Entdeckung ist entscheidend, weil es der Geschäftsbetrieb nicht immer zuläßt, sofort nach der Annahme zur Prüfung der Waaren zu schreiten (s. jedoch die Fristbestimmung unter b). Die *Beweislast* liegt dem Ersatzberechtigten ob. Er hat darzuthun, daß es sich um äußerlich nicht erkennbare Mängel handelt, ferner wann der Verlust oder die Beschädigung von ihm entdeckt worden ist, und daß er unmittelbar nach der Entdeckung, d. i. mit der im ordnungsmäßigen Geschäftsgange möglichen Beschleunigung die Schadensfeststellung beantragt hat und die vierwöchentliche Frist (s. unter b) seit der Empfangnahme gewahrt ist. Der Antrag kann *in beliebiger Form* angebracht werden, denn § 71 Abs. 5 bezieht sich nur auf die Erhebung von *Entschädigungsansprüchen*, nicht auf den diesen vorangehenden *Feststellungsantrag*.

Der Antrag auf Feststellung unmittelbar nach der Entdeckung muß *spätestens vier Wochen nach der Empfangnahme des Guts* bei der Bahn oder dem zuständigen Gericht gestellt werden. Um das unbestimmte Moment der Entdeckung zu Gunsten der Bahn durch eine Fristbestimmung zu begrenzen, ist zugleich die Antragstellung auch durch eine vom Moment der Empfangnahme laufende Maximalzeitbestimmung befristet. Der Tag der Empfangnahme wird *nicht mitgerechnet*. Der Empfänger ist zur Prüfung *innerhalb dieser Maximalfrist* genöthigt. Denn, wenn die Prüfung bezw. Entdeckung später erfolgt, so ist der Anspruch erloschen; während anderenfalls die Entdeckung und der Antrag auf Feststellung innerhalb der qu. Frist ihm die Geltendmachung des Anspruchs für die ganze Verjährungsfrist sichert. Maßgebend ist aber der Zeitpunkt der Entdeckung. Ist diese erfolgt und erwiesenermaßen nicht unmittelbar darauf der Antrag auf Feststellung gestellt, so ist der Anspruch auch dann erloschen, wenn die vierwöchentliche Frist seit der Empfangnahme noch nicht abgelaufen ist.

b. Der *Berechtigte muß beweisen*, daß der Mangel während der *Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung* entstanden ist. Denn nur für die Entstehung eines während dieser Zeit entstandenen Verlustes, einer Minderung oder Beschädigung des Guts, besteht die Haftpflicht der Eisenbahn. (§ 75 Anm. 371 S. 428 ff.) Daraus folgt, daß bei Ansprüchen, welche *nach* der Ablieferung geltend gemacht werden, es zweifelhaft sein kann, ob der Schaden aus demjenigen Zeitraume herrührt, für welchen die Eisenbahn haftet, oder erst in dem späteren (nach der Ablieferung) entstanden ist, in welchem sie eine Haftpflicht nicht mehr trägt. Daraus ergiebt sich, daß derjenige, welcher noch nachträglich derartige Ansprüche

erhebt, als Voraussetzung für die Geltendmachung dieses Ausnahmerechts den Beweis führen muß, daß der später entdeckte Schaden bereits in der Zeit zwischen Empfangnahme und Ablieferung entstanden ist, für welche allein die Eisenbahn zu haften hat. Der Beweis wird sich aber dann erübrigen, wenn die Thatumstände, die Art der Beschädigung, Anerkenntniß der Eisenbahn ꝛc. ohne Weiteres die Zeit der Beschädigung klar stellen. (Puchelt II S. 518. Schott S. 369. Wehrmann S. 212. Thöl III S. 69.)

c. Endlich darf die Feststellung des Zustandes des Guts durch den Empfänger auf der Empfangsstation nicht möglich gewesen sein und die Eisenbahn sich nicht bereit erklärt haben, die Feststellung dort vorzunehmen. War die Feststellung daselbst möglich und von der Eisenbahn offerirt, so sind, wenn der Empfänger demungeachtet dieselbe bei der Annahme nicht bewirkt, die Ansprüche für später entdeckte Mängel erloschen, auch wenn die vorstehend sub a. u. b. angeführten Voraussetzungen vorliegen. Beides muß zusammentreffen: Möglichkeit der Feststellung durch den Empfänger auf der Empfangstation und Bereiterklärung der Eisenbahn zur Vornahme derselben; Eines allein genügt nicht. Gelingt aber der Eisenbahn der Beweis für die Möglichkeit und Bereiterklärung, so sind die Ansprüche erloschen. Denn alsdann mußte der Empfänger die Feststellung auf der Empfangsstation bewirken und event. das Gut überhaupt nicht oder nur mit Vorbehalt unter Zustimmung der Eisenbahn annehmen. Uebrigens ist die Fassung der vorliegenden Bestimmung ungenau. Einerseits wird von der Feststellung durch den Empfänger, andererseits von der Vornahme derselben durch die Eisenbahn gesprochen. Es ist wohl gemeint, daß die Feststellung gemäß § 71 durch die Eisenbahn vorzunehmen ist, und zwar unter Mitwirkung bezw. Beiwohnung des Empfängers.

Die Erklärung der Eisenbahn, daß sie bereit sei, die Feststellung des Zustandes des Gutes auf der Empfangsstation vorzunehmen, kann, sowohl speziell in jedem einzelnen Falle, wie auch generell durch eine bezügliche Bestimmung in Reglements oder Tarifen erfolgen, aber auch durch üblichen Anschlag auf den Stationen bekannt gemacht werden.

§ 90. Abs. 3. Satz 1.

433) Abs. 3 gewährt im Satz 1 dem Empfänger das Recht, auch nach Annahme des Frachtbriefs und Bezahlung der Fracht, die Annahme des Guts so lange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der Mängel stattgegeben ist. An sich ist dem Deutschen Transportrecht das sog. Abandonsystem fremd. Der Empfänger ist grundsätzlich zur Annahme auch beschädigten oder geminderten Guts ohne Verzug verpflichtet und darf die Annahme desselben nicht verweigern, wenn er durch Uebergabe des Frachtbriefs oder Klage hierauf in den Frachtvertrag eingetreten ist (§ 64 Abs. 4. § 66 Abs. 2). Aber andererseits ist die Eisenbahn bezw. das Gericht zur Feststellung der vom Empfänger behaupteten Mängel gemäß § 71 verpflichtet. Diese Feststellung vor Annahme des Guts zu fordern, muß er mit Rücksicht auf § 90 Abs. 1 und Abs. 2, Nr. 3 berechtigt sein, weil er anderenfalls seiner Entschädigungsansprüche verlustig gehen würde. Demgemäß ist ihm folgerichtig durch Abs. 3 Satz 1 die Befugniß verliehen, selbst wenn er bereits den Frachtbrief angenommen und Zahlung der Fracht geleistet hat, doch die Annahme des Guts

solange zu verweigern, bis die Eisenbahn seinem Verlangen auf Feststellung der angegebenen Mängel gemäß § 71 und § 90 Abs. 2 Ziff. 3 entsprochen hat. Zugleich steht ihm das Recht zu, die gerichtliche Feststellung gemäß § 72 zu veranlassen. Ist aber die bahnseitige Feststellung erfolgt, so fällt der Grund zur Verweigerung der Annahme fort und treffen den Empfänger die Folgen der weiteren Verweigerung, insbesondere die des Annahmeverzugs (siehe Anm. 371 S. 431).

§ 90. Abs. 3. Satz 2. [434]) Abs. 3 bestimmt in seinem Satz 2, daß Vorbehalte bei der Annahme des Guts wirkungslos sind, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind. Wie aus Abs. 1 ersichtlich und bereits in Anm. 427, S. 496 erörtert, gilt die Annahme des Guts in Verbindung mit der Frachtzahlung als stillschweigende Genehmigung des Transports und Verzicht auf alle weiteren Ansprüche aus dem Frachtvertrage, welche damit erlöschen. Diese Rechtswirkung kann dadurch nicht beseitigt werden, daß der Empfänger bei der Annahme irgend welche Vorbehalte macht. Alle derartigen Vorbehalte, insoweit sie einseitig und willkürlich vom Empfänger ausgehen — gleichviel in welcher Art und Form, ob schriftlich, mündlich, als Protest, Verwahrung, auf dem Frachtbriefe oder in besonderer Erklärung ꝛc. — sind daher durch Abs. 3 Satz 2 für rechtlich wirkungslos erklärt; die Annahme selbst als billigende Handlung widerspricht derartigen Vorbehalten (contradictio in adjecto). Nur insofern also der Vorbehalt unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt, nicht einseitig vom Empfänger ausgeht, sondern zweiseitig vertragsmäßig durch gütliches Uebereinkommen zwischen Empfänger und Eisenbahn bewirkt wird, hebt er die Wirkung der Annahme auf und hat zur Folge, daß die Ansprüche aus dem Frachtvertrage trotz Annahme und Zahlung nicht erlöschen, das Präjudiz des Abs. 1 fortfällt und beseitigt wird. (v. Hahn II S. 662. Puchelt II S. 515. Anschütz und v. Völderndorff III S. 452. C. F. Koch S. 413. Wehrmann S. 209. R.-O.-H.-G. Bd. 1 S. 178. Bd. 13. S. 414. Bd. 15 S. 28.)

Da über die Form des Vorbehalts und der Zustimmung der Eisenbahn nichts bestimmt ist, so ist dieser vertragsmäßige Vorbehalt an eine bestimmte Form nicht gebunden. Er kann mündlich, schriftlich oder stillschweigend durch konkludente Handlungen erfolgen. Im Streitfalle ist es den Gerichten überlassen nach der konkreten Sachlage festzustellen, ob das Präjudiz des § 90 Abs. 1 als durch Uebereinkunft bezw. vertragsmäßigen Vorbehalt der Parteien aufgehoben anzusehen ist oder nicht.

Den Beweis des mit Zustimmung der Eisenbahn erfolgten Vorbehalts hat in jedem Falle der Empfänger zu führen. Der Eisenbahn liegt nicht etwa umgekehrt der Negativbeweis ob, daß die Annahme des Guts ohne Vorbehalt erfolgt sei.

Der vertragsmäßige, d. h. mit Zustimmung der Eisenbahn geschehene Vorbehalt hebt übrigens die Verjährungsfristen des § 91 nicht auf. Denn der Vorbehalt hat an sich nur den Zweck, das Präjudiz des Abs. 1 zu beseitigen, nicht aber die Verjährungsvorschriften abzuändern.

§ 90. Abs. 4. [435]) Durch Abs. 4 ist dem Empfänger die Befugniß gegeben, sich, im Falle der Transport mehrerer selbstständiger Gegenstände auf einen Fracht-

brief stattgefunden hat und davon einzelne bei der Ablieferung fehlen, gegen das Präjudiz bei Annahme der noch vorhandenen Gegenstände zu schützen. Da der Empfänger die Annahme derselben grundsätzlich nicht verweigern darf (s. S. 501), so gewährt ihm für diesen Fall die Verk.-Ord. § 90 Abs. 4 das Recht, in der Empfangsbescheinigung, die er gemäß § 66, Abs. 1, § 68 Abs. 7 l. c der Eisenbahn auszustellen hat, die fehlenden Gegenstände auszuschließen und sich dadurch in Betreff derselben seine Ersatzansprüche zu wahren. Die Annahme der vorhandenen bildet alsdann kein Präjudiz in Bezug auf die fehlenden. Die Ausschließung muß aber in der Empfangsbescheinigung und zwar unter spezieller Bezeichnung der fehlenden Stücke geschehen. Sie darf unter der Voraussetzung erfolgen, daß „von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen." Diese Thatsache muß, falls sie von der Eisenbahn bestritten wird, vorerst durch Vergleichung der im Frachtbriefe verzeichneten mit den zur Ablieferung gelangenden event. im Wege der Feststellung konstatirt werden. Also nicht einseitig und willkürlich darf der Empfänger einen derartigen Vermerk in die Empfangsbescheinigung aufnehmen, sondern nur im Einverständniß mit der Bahn oder, falls diese das Fehlen der bezeichneten Gegenstände bestreitet, nach vorgängiger Feststellung.

[436]) Abs. 5 erfordert für die Erhebung aller im § 90 erwähnten Entschädigungsansprüche die schriftliche Form und zwar obligatorisch: „müssen schriftlich erhoben werden". Die Erhebung in anderer Form ist aber nur rechtlich wirkungslos, soweit es sich um die in Ziff. 1—3 bezeichneten Ansprüche handelt. Dagegen ist dies in Betreff der Ansprüche gemäß Ziff. 4 nicht anzunehmen, weil weder Art. 408 Abs. 2 noch Art. 428 H.-G.-B. die schriftliche Erhebung erfordern, es mithin im Widerspruch mit Art. 423 l. c. stehen würde, die Wirksamkeit derartiger Ansprüche von der schriftlichen Form abhängig zu machen. (Thöl III S. 203. Schott S. 513. Wehrmann S. 212. Puchelt II S. 585. Eger II S. 597. Steinbach in Grünhut's Zeitschr. Bd. 10 S. 214. A. M. nur Goldschmidt in s. Zeitschr. Bd. 26 S. 613 u. Ruckdeschel S. 189.) § 90. Abs. 5.

Im Uebrigen gilt die Vorschrift des Abs. 5 mangels jeder Einschränkung ausnahmslos und obligatorisch für alle im Abs. 2 des § 90 unter Ziff. 1—4 erwähnten Entschädigungsansprüche. Dagegen bezieht sie sich weder auf die im Abs. 3 Satz 2 bezeichneten Vorbehalte noch auf den im Abs. 2 Ziff. 4a erwähnten Feststellungsantrag. Diese können mangels einer entgegenstehenden Vorschrift in beliebiger Form (Anm. 432 u. 434) erhoben werden. Sind Ansprüche der in Abs. 2 Ziff. 1 und Ziff. 3 bezeichneten Art innerhalb der Verjährungsfrist (§ 91) nicht schriftlich erhoben — wozu auch die gerichtliche Geltendmachung gehört —, so sind dieselben verjährt. Ansprüche aus Abs. 2 Ziff. 2 sind erloschen, wenn die Reklamation innerhalb der dort bezeichneten Frist nicht schriftlich angebracht worden ist. Ansprüche aus Abs. 2 Ziff. 4 sind erloschen, wenn der Feststellungsantrag — und zwar in beliebiger Form (Anm. 432 S. 500) — nicht fristzeitig gemäß litt. a. angebracht worden ist, und verjähren sodann auch trotz fristzeitiger Anbringung des Feststellungsantrages, wenn sie nicht innerhalb der Verjährungsfrist (§ 91) erhoben werden.

§ 91.

Verjährung.[437]

(1) Die Klagen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren nach einem Jahre.[438]

(2) Die Frist beginnt in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen; in Ansehung der Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.[439]

(3) In gleicher Art sind die Einreden wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes erloschen, wenn nicht die Anzeige von diesen Thatsachen an die Eisenbahn binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist.[440]

(4) Die Bestimmungen dieses Paragraphen finden in Fällen des Betruges oder der Veruntreuung der Eisenbahn keine Anwendung.[441]

§ 91. [437]) § 91 der Verk.-Ord. enthält Vorschriften über die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegen die Eisenbahn. Diese Normen sind aus Art. 386 (Art. 408 Abs. 2) des H.-G.-B. entnommen. Bezüglich derselben war die Erwägung maßgebend, daß das Verkehrsinteresse möglichst glatt und rasch eine definitive Erledigung der Frachtgeschäfte erfordere und deshalb eine kurze Verjährung der Ansprüche aus denselben nothwendig sei.

§ 91. Abs. 1. [438]) Abs. 1 normirt die Dauer der Verjährungsschrift für Klagen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlusts oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes auf ein Jahr.

1. „Die Klagen .... verjähren nach einem Jahre." Von welchem Zeitpunkte ab diese Frist beginnt, ist im Abs. 2 (s. Anm. 439) bestimmt. Für die Berechnung der Frist sind die Vorschriften der Art. 328 Nr. 2 und Abs. 2, und Art. 330 H.-G.-B. maßgebend (Keyßner S. 433 Nr. 3, Puchelt II S. 436, Schott S. 371, Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 3 S. 130, 410, Bd. 24 S. 51, vgl. auch § 200 d. D. Civ.-Proz.-Ord.) und, soweit diese nicht ausreichen, die Landesgesetze.

2. Auch betreffs der anderen Erfordernisse der Verjährung, namentlich der Frage der Unterbrechung, kommen in Ermangelung besonderer Bestimmungen des H.-G.-B. die Landesgesetze zur Anwendung. (Anschütz III S. 423, Schott S. 371 und Anm. 38, Endemann, R. d. Eisenb. S. 568. Der Art. 149 H.-G.-B. ist auf diese Verjährung nicht anwendbar: R.-O.-H.-G. Bd. 4 S. 15, Bd. 11 S. 289, Bd. 12 S. 137, Bd. 15 S. 30, Bd. 16 S. 363, Reichsger. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. S. 75. Darnach wird die Verjährung unterbrochen durch Zustellung der Klage an die zuständige Eisenbahnverwal-

tung, (vgl. Civ.-Proz.-Ord. §§ 152 ff. 190), auch durch die Abweisung der Klage angebrachtermaßen, denn diese setzt die Zustellung voraus; ferner durch Anerkenntniß der Klage und durch Anmeldung der Forderung im Konkursverfahren (Konk.-Ord. § 13. Dernburg I. S. 379. Schott S. 372). Streitig ist, ob durch bloße Einrede, Streitverkündigung oder gerichtliche Protestation die Verjährung unterbrochen wird. Die einseitige Mahnung und die bloße Reklamation unterbrechen die Verjährung nicht, ebensowenig bewirkt die Reklamation ein Ruhen des Fristenlaufs während der Zeit der Reklamationsverhandlungen. (R.-O.-H.-G. Bd. 4 S. 15, Bd. 15. S. 29. Puchelt II S. 435. Keyßner S. 432. Eger II S. 521, 577. Wehrmann S. 216. Ruckdeschel S. 191.) Vergleich und Urtheil sind keine Unterbrechungsarten, sondern schaffen unter Aufhebung des bisherigen Anspruchs einen neuen, selbstständigen Klagegrund (Novation). Die Wirkung der Unterbrechung besteht darin, daß vom Zeitpunkte derselben eine neue Verjährungsfrist zu laufen beginnt. Die neue Verjährung hat die der unterbrochenen gleiche Frist, d. h. dieselbe — einjährige — Verjährung beginnt wiederum. (Förster-Eccius I S. 289. Dernburg I S. 399. Schott S. 372.) Die Unterbrechung wirkt nur zwischen den Personen, zwischen welchen die Unterbrechungshandlung vorgenommen ist, aber auch in Rücksicht auf den Rechtsnachfolger (Cessionar) — was bei Vorhandensein mehrerer Ersatzberechtigter aus demselben Frachtgeschäfte von Wichtigkeit ist. (Förster-Eccius I S. 291. Dernburg I S. 398.)

3. Die kurze Verjährung muß von der Eisenbahn gegen die Entschädigungsklagen im Wege der Einrede geltend gemacht werden. Der Richter hat die Verjährung bezw. den Ablauf der Frist nicht von Amtswegen zu berücksichtigen, sondern das Vorbringen der verklagten Eisenbahn abzuwarten. (Förster-Eccius, Th. u. Pr. I § 57. Dernburg II § 188 S. 522. Schott S. 374. Endemann S. 569.) Es ist Sache der Eisenbahn, den Verjährungseinwand thatsächlich zu begründen und mit Beweis zu unterstützen, insbesondere den Zeitpunkt des Beginns der Verjährung zu erweisen. (R.-O.-H.-G. Bd. 2 S. 118, 124, Bd. 3 S. 124, 131, Bd. 6 S. 228, Bd. 11 S. 347, 351, Bd. 13 S. 50, Bd. 14 S. 217, 257, Bd. 16 S. 181, Bd. 21 S. 337.)

4. Die einjährige Verjährung trifft nur Klagen „gegen" die Eisenbahn. Daraus folgt, daß Klagen der Eisenbahn selbst gegen den Absender, Empfänger ꝛc. auf Zahlung des Frachtgeldes, der Auslagen, Spesen oder Schadensersatzklagen von dieser kurzen Verjährung nicht betroffen werden. Für solche Klagen sind vielmehr die Landesrechte maßgebend. (In Preußen verjähren im Gebiete des A. L.-R. die Forderungen der Fuhrleute und Schiffer, also auch der Eisenbahnen hinsichtlich des Fuhrlohnes und Frachtgeldes sowie ihrer Auslagen, nach Ablauf von 2 Jahren.) Der Verjährungseinwand steht aber der Eisenbahn gegen jeden Schadensersatzberechtigten zu, gleichviel ob es der Absender, Empfänger, Spediteur oder ein Rechtsnachfolger des ursprünglich Berechtigten ist. (Eger F.-R. II S. 579, 580.)

5. Die kurze Verjährung erstreckt sich nicht auf alle Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtgeschäft, sondern nur auf solche wegen gänzlichen Verlustes,

Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts, (R.-O.-H.-G. Bd. 4 S. 14, Bd. 12 S. 136. Schott S. 371. Endemann, R. d. E., S. 568) d. h. die sich aus § 75 und § 86 Verk.-Ord. ergebenden Vertragsforderungen und zwar gegen die Eisenbahn, soweit sie nicht gemäß § 90 l. c. erloschen sind. Ansprüche anderer Art bezw. aus anderen Fundamenten, wenngleich sie mit dem Eisenbahntransport im Zusammenhange stehen, sind sonach der kurzen Verjährung nicht unterworfen, z. B. aus selbstständigen Delikten (R.-O.-H.-G. Bd. 15 S. 32), aus einem vorangehenden oder folgenden Verwahrungsvertrage, (Verk.-Ord. § 55 Abs. 2 R.-O.-H.-G. Bd. 24 S. 306), aus Eigenthums-, Pfand- oder Besitzrecht (Keyßner S. 432. Puchelt II S. 433. Wehrmann S. 215), aus der Verletzung der gesetzlichen Transportpflicht, (H.-G.-B. Art. 422. Verk.-Ord. § 6) der Erfüllung der Zoll-, Steuer- 2c. Vorschriften, (Verk.-Ord. § 59) Ausführung nachträglicher Verfügungen, (§ 64 l. c.) Auslieferung des Guts, des Frachtbriefs, der Begleitpapiere, der Nachnahme 2c. (§ 62 Abs. 4. Schott S. 375); ebensowenig Ansprüche der Eisenbahn gegen Absender und Empfänger, z. B. auf Zahlung der Fracht, Schadensersatz 2c. Für alle diese Ansprüche sind die allgemeinen Verjährungsvorschriften maßgebend.

6. Die Geltendmachung nur einer Forderung hält die Verjährung der übrigen Forderungen nicht auf. Es kann also derjenige, welcher nur auf Ersatz wegen Verminderung oder Beschädigung innerhalb des Jahres geklagt hat, nicht nach Ablauf desselben auf Ersatz für Verspätung oder gänzlichen Verlust klagen. Letztere beiden Ansprüche sind alsdann erloschen. Denn jede Kategorie besteht selbstständig für sich und die Geltendmachung der einen tangirt die andere nicht. Wohl aber reicht die Geltendmachung eines Theils der Forderung zur Wahrung derselben in ihrem gesammten Umfange hin, da im Zweifel in ihr eine Manifestation der auf Erhaltung des Gesammtrechts gerichteten Absicht liegt. (Dernburg a. a. O. S. 397 u. Anm. 22—24.)

7. Der gewöhnliche Frachtführer darf durch Vertrag die einjährige Verjährungsfrist beschränken, erweitern oder an deren Stelle die allgemeine landesrechtliche Verjährungsfrist setzen. Der Eisenbahn ist eine vertragsmäßige Beschränkung der Frist nicht gestattet, weil darin eine unzulässige Beschränkung des Umfangs der Haftpflicht liegen würde.

§ 91. Abs. 2. [439]) Abs. 2 unterscheidet bezüglich des Beginnes der einjährigen Verjährungsfrist zwischen Klagen wegen gänzlichen Verlustes und solchen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung. Für letztere konnte präcise der Akt der Ablieferung als Beginn angenommen werden. Dagegen war dies bei ersteren nicht angängig, weil in Fällen gänzlichen Verlustes (s. über den Begriff oben Anm. 370 S. 426 ff.) eine Ablieferung überhaupt nicht stattfinden kann. Es mußte daher ein anderer Zeitpunkt gewählt werden, und als solcher ist der präsumtiv späteste Zeitpunkt der Beendigung des Transports bestimmt, wenn derselbe nicht durch den Verlust verhindert worden wäre, d. h.: „der Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen". Es ist dies der Schlußtag der reglementsmäßigen Lieferfrist. Denn spätestens am letzten Tage dieser Frist muß der Transport bewirkt sein. (Vgl. Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 4

S. 15 und Bd. 15 S. 31. Keyßner S. 433 Nr. 3. Puchelt II S. 434 Nr. 6. Schott S. 371. Thöl III S. 58.) Dieser letzte Tag der Lieferfrist wird also in die Frist nicht mit eingerechnet. (Epstein S. 103.) Zwar gewährt § 79 dem zur Klage Berechtigten die Befugniß, das Gut ohne weiteren Nachweis 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist als in Verlust gerathen zu betrachten. Aber nicht von diesem Zeitpunkte ab, sondern bereits vom Schlußtage der Lieferfrist beginnt und läuft in Verlust- und Verspätungsfällen die Verjährung. Die Annahme, daß im Falle des § 79 die Verjährungsfrist erst von dem Tage an laufe, an welchem das Gut als in Verlust gerathen betrachtet wird, erscheint in Rücksicht auf den absoluten Charakter der Verjährungsfrist unbegründet.

Für Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung (s. über die Begriffe oben Anm. 370 S. 427 ff.) ist dagegen der Ablauf des Ablieferungstages der Anfangspunkt der Verjährung, d. i. „der Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist"; bei Ablieferungshindernissen des Tages der Niederlegung, welche der Ablieferung gleichsteht. (Verk.-Ord. § 75 Abs. 2.) Vgl. im Uebrigen über den Begriff der Ablieferung Anm. 371 S. 429 ff. (s. auch Puchelt II S. 434. Thöl III § 17). Der Tag der Ablieferung wird in die Frist nicht mit eingerechnet (Epstein S. 103.) „Mag die Ablieferung auch noch so spät nach der Lieferungszeit erfolgen, die Verjährung beginnt immer erst mit der wirklichen Ablieferung, also in Bezug auf Verspätung stets mit der Nativität der Klage". (Schott S. 371.) Dauert die Ablieferung successive mehrere Tage, so beginnt die Verjährung mit dem Ablaufe des letzten Ablieferungstages. Erst mit dem Momente der vollständigen Ablieferung beginnt die Verjährung, denn erst dann kann der Berechtigte ganz übersehen, ob und in wie weit eine zur Ersatzforderung berechtigende Beschädigung, Verminderung oder verspätete Ablieferung eingetreten ist. Vorausgesetzt ist ferner, daß bei der Ablieferung die Fracht noch nicht oder nur mit vertragsmäßigem Vorbehalt bezahlt ist oder daß es sich um äußerlich nicht erkennbare Schäden handelt, denn wenn die Fracht bei der Ablieferung anstandslos entrichtet ist und auch der Ausnahmefall des Art. 408 Abs. 2 nicht vorliegt, ist der Anspruch gemäß H.-G.-B. Art. 408 Abs. 1 Verk.-Ord. § 90 Abs. 1 alsbald erloschen und kann von einer Verjährungsfrist nicht mehr die Rede sein. (Vgl. § 90 Anm. 427.)

In allen Fällen ist die Verjährungsfrist eine absolute, d. h. sie ist weder vom Tage der Kenntniß, noch der Entstehung des Schadens, noch davon abhängig, ob sich der Berechtigte in der faktischen oder rechtlichen Möglichkeit befindet, seine Forderungen geltend zu machen; die Frist beginnt vielmehr unbedingt an den vorbezeichneten Zeitpunkten und läuft in der einjährigen Frist ab. (R.-O.-H.-G. Bd. 15 S. 126.) Ob die Verminderung oder Beschädigung während des Transports oder nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte — aber vor dessen Ablieferung an den Empfänger — eingetreten ist, macht keinen Unterschied; ebensowenig, ob dem Schaden ein Versehen der Eisenbahnorgane zu Grunde liegt, auch ist es gleichgültig, ob der Ersatzberechtigte die Beschädigung 2c. kannte, ob sie äußerlich erkennbar war oder erst nach der Ablieferung entdeckt werden konnte oder entdeckt worden ist. Selbst

wenn dies der Fall und obwohl den Empfänger an der späteren Entdeckung keine Schuld trifft, ist die einjährige Frist die äußerste Grenze für den Entschädigungsanspruch. (C. F. Koch S. 414. Makower S. 415. Wolff, a. a. O., S. 492. Puchelt II S. 435. R.-O.-H.-G. Bd. 15 S. 126.) Auch die Annahme Schotts (S. 371), daß wenn der Klage wegen Verlusts eine dilatorische Einrede entgegenstehe, die Verjährung erst mit der Beseitigung derselben beginne, ist irrig und widerspricht dem absoluten Charakter der Verjährung. Die von ihm angeführten Fälle (Krieg, Blokade, Ausfuhrverbot, Eisgang, Ueberschwemmung) involviren nicht dilatorische Einreden gegen die Verlustklage, sondern Fälle, welche nach Gesetz oder Vertrag die Lieferfrist entsprechend verlängern oder suspendiren. Auch in diesen Fällen beginnt die Verjährung mit Ablauf der — verlängerten oder suspendirten — Lieferfrist. (Nichts Anderes besagt die Bemerkung v. Hahn's S. 568, 569 und die Entsch. d. R.-O.-H.-G. Bd. 15 S. 31.) Aus dem absoluten Charakter dieser Verjährung folgt endlich auch, daß es nicht genügt, die Klage während der Verjährungsfrist nur ganz allgemein auf Anerkennung der Entschädigungspflicht zu richten und sich die Klage auf speziellen Schadensersatz bezw. separate Schadensfeststellung für spätere Zeit vorzubehalten.

§ 91. Abs. 3. [440]) Abs. 3 erklärt mit den Worten „in gleicher Art" die in den vorangehenden beiden Absätzen aufgestellten Verjährungsgrundsätze auch auf die Einreden wegen Verlusts, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts für anwendbar. Es sind darunter alle Fälle zu verstehen, in welchen der Frachtführer wegen seiner Forderungen an Fracht, Spesen, Auslagen oder auf Schadensersatz klagend gegen den Empfänger, Absender ꝛc. auftritt und dieser im Wege der Einrede Gegenforderungen wegen Verlusts, Beschädigungen ꝛc. des Guts geltend macht. Solche Einreden sollen nach Vorschrift des Abs. 3 ebenso wie die bezüglichen Klagen (Abs. 1) nur binnen Jahresfrist nach der Ablieferung bezw. — bei gänzlichem Verluste — nach Ablauf der Ablieferungszeit (Abs. 2) erhoben werden dürfen. Für die Berechnung der einjährigen Frist, die Unterbrechung derselben ꝛc. gelten daher die oben Anm. 438 S. 504 ff. entwickelten Grundsätze.

Indeß ist dieser die Einreden betreffenden Verjährungsfrist eine erhebliche Beschränkung oder Milderung beigefügt, welche für die Klagenverjährung (Abs. 1) nicht gegeben ist. Die Verjährung der Einreden soll nämlich nur dann in gleicher Art, wie die der Klagen eintreten, wenn nicht die Anzeige von der Thatsache des Verlustes, der Verminderung, Beschädigung oder verspäteten Ablieferung an die Eisenbahn binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist. Ist die Absendung der Anzeige rechtzeitig und ordnungsmäßig erfolgt, so ist die einredeweise Geltendmachung des Anspruchs an die kurze Verjährungsfrist nicht gebunden, sondern in den allgemeinen Verjährungsfristen gestattet. Die Einreden sind alsdann nicht erloschen, sondern perpetuae geworden. (Keyßner S. 433, Nr. 4. Anschütz und v. Völderndorff III S. 423. Schott S. 373. Endemann, R. d. E. S. 569.)

Ist die Anzeige erweislich ordnungsmäßig abgesandt, so kommt es nicht darauf an, ob sie auch innerhalb der qu. Frist an die Eisenbahn wirklich ge-

langt ist. Es genügt, daß der Ersatzberechtigte von seiner Seite erweislich alles gethan hat, damit die Anzeige an die Eisenbahn gelange. Auch bedarf es keineswegs der Absendung der Anzeige sofort nach der Entdeckung des Mangels. Vielmehr kann zwischen der Entdeckung und Anzeige eine geraume Zeit verstreichen, wenn nur die Anzeige noch in die Jahresfrist fällt.

Ueber die Form der Anzeige und die Art der Absendung enthält Abs. 3 keine Bestimmung. Es ist daher die für geschäftliche Anzeigen usancemäßige Form und Art anzunehmen. Die Anzeige muß insbesondere genau die bezügliche Thatsache enthalten. Ist die Anzeige nur auf eine einzelne Thatsache gerichtet, z. B. Verlust oder Beschädigung, so ist damit die Verjährung der Einrede wegen der anderen, z. B. wegen Verspätung nicht unterbrochen. Denn diese Ansprüche stehen selbstständig neben einander (s. oben S. 506). Für die Art der Absendung sind besondere Kautelen nicht erforderlich. Es bedarf hierzu also nicht eines eingeschriebenen Briefes, sondern es genügt ein gewöhnlicher (Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 19 S. 153). Wohl aber entspricht es der bona fides, daß der Absender seine Anzeige wiederholt, wenn er Grund hat, anzunehmen, daß dieselbe nicht an ihre Adresse gelangt sei. (v. Hahn II a. a. O.) Die Anzeige muß an die zuständige Eisenbahndienststelle gerichtet sein, wenn sie die Wirkung der Unterbrechung nach sich ziehen soll. (Vgl. Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 5 S. 105), und von einem am Frachtvertrage Betheiligten oder dessen Bevollmächtigten ausgehen. (Puchelt II S. 436.)

§ 91. Abs. 4.

[441]) Abs. 4 bestimmt, daß die vorerörterten Verjährungsvorschriften der Abs. 1—3 (Anm. 438—440) in Fällen des Betruges oder der Veruntreuung der Eisenbahn keine Anwendung finden, vielmehr gelten alsdann die allgemeinen Verjährungsfristen. (Puchelt II S. 435.) Theorie und Praxis sind darin einig, daß nach der Absicht dieser Bestimmung hier Betrug eine eigenartige Bedeutung hat. Es ist darunter nicht lediglich der Betrug im strafrechtlichen Sinne, aber auch nicht jeder civilrechtliche dolus zu verstehen. Vielmehr erfordert der Begriff ein auf Täuschung berechnetes Gebahren der Eisenbahn oder ihrer Leute, (Reichsger. 30. Septbr. 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 354, 358.) sei es durch Behauptung unwahrer oder Unterdrückung wahrer Thatsachen, um den Absender bezw. Empfänger in einen Irrthum zu versetzen oder zu einer ihm nachtheiligen Willenserklärung zu veranlassen. Daher genügt auch nicht bloß grobes Verschulden oder böslìche Handlungsweise. (Prot. S. 1461. Eger II S. 587—589. Wehrmann S. 215, R.-O.-H.-G. 22. April 1873, Rep. 363/73, ferner Bd. 2 S. 989, 102, 316, Bd. 4 S. 187, 319, Bd. 5 S. 66, 323, Bd. 11 S. 32, Bd. 12 S. 135, 137, Bd. 15 S. 216.) Eine Veruntreuung liegt vor, wenn sich die Eisenbahn oder ihre Leute am Frachtgut vergreifen, also sowohl, wenn sie das anvertraute Gut unterschlagen oder eigennützig mißbrauchen und es dabei Schaden leidet. (Schott S. 373. Endemann, R. d. E., S. 569.) Sowohl Betrug wie Veruntreuung sind beschränkt auf ein arglistiges Verhalten beim Abschlusse oder bei der Erfüllung des Vertrages, nicht auf frühere oder spätere Handlungen oder Unterlassungen. (Anschütz u. v. Völderndorff III S. 313. R.-O.-H.-G. Bd. 2 S. 194, Bd. 4 S. 188.) Die Beweislast liegt dem Entschädigungsberechtigten ob, welcher daraufhin den Nichteintritt der kurzen

Verjährung behauptet. (**Reyßner** S. 433. **Puchelt** II S. 437. **Schott** S. 374.) Die Behauptung darf nicht auf bloße Möglichkeiten, sondern muß auf spezielle und positive Thatsachen gestützt sein. (R.-O.-H.-G. Bd. 12 S. 137.)

IX.

Schlußbestimmung.[442])

(1) Die Verkehrs-Ordnung sowie Aenderungen derselben werden durch das Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht.[443])

(2) Jede Eisenbahnverwaltung hat nach dem neuesten Stande ergänzte Exemplare der Verkehrs-Ordnung zum Verkaufe bereit zu halten.[444])

Exemplare der Verkehrs-Ordnung sind durch Vermittelung der Stationen käuflich zu beziehen.

Absch. IX. Schlußbestimmung

[442]) Die **Schlußbestimmung**, — welche den **Abschnitt** IX der Verk.-Ord. bildet — enthält in ihren beiden Absätzen zwei wichtige formale Bestimmungen, von welchen die eine die **Art der Veröffentlichung** der Verk.-Ord. und ihrer Abänderungen, die andere die **Pflicht** der Eisenbahn zum **Verkaufe** von Exemplaren der Verk.-Ord. präzisirt.

Abs. 1.

[443]) **Absatz** 1 bestimmt, daß die Verkehrs-Ordnung, sowie Aenderungen derselben durch das **Reichs-Gesetzblatt** veröffentlicht werden. Diese Bestimmung weicht von der entsprechenden des alten Reglements insofern ab, als letzteres (Abs. 1 Satz 1 der Schlußbestimmung) nur die Publikation durch das „Centralblatt für das deutsche Reich" vorschrieb. Die Abweichung wird in den Erläuter. des R.-E.-B.-A. mit Hinweis auf die Bedeutung der Verkehrs-Ordnung begründet und zugleich hervorgehoben, daß es einer weiteren Veröffentlichung durch die Eisenbahn nicht mehr bedarf (abgesehen von der Vorschrift des Abs. 2 Anm. 444). Zum Gesetz wird durch die Publikation im Reichs-Gesetzblatt die Verkehrs-Ordnung nebst ihren Aenderungen nicht. Denn sie ist, wie bereits an früherer Stelle (Einleitung S. 19) erörtert, materiel[illegible] weder Gesetz, noch gesetzesvertretende Verordnung, sondern nur eine Verwal[illegible] tungsvorschrift, und kann daher auch durch die Veröffentlichung im Reichs[illegible] Gesetzblatt nichts anderes werden. Wohl aber ist die in Rede stehende Be[illegible] stimmung insofern für beide Theile — Eisenbahn und Mitkontrahenten [illegible] von wesentlicher Bedeutung, als der **Eisenbahnfrachtbrief** (§ 51 Abs. [illegible] § 52 Abs. 1 und Anlage C und D der Verk.-Ord., Anm. 174 ff., 194 ff.) au[illegible] drücklich in seinem Eingange die Bestimmungen der Verk.-Ord., also auch d[illegible] **Schlußbestimmung** dem **Frachtvertrage** zu Grunde legt. Daraus fol[illegible] daß andere, als die im Reichs-Gesetzblatt publizirten Bestimmungen der Ver[illegible] Ord. oder Abänderungen derselben für beide Theile nicht bindend sind, w[illegible] eben durch Zugrundelegung der Verk.-Ord. und ihrer Schlußbestimmung v[illegible] einbart ist, daß **nur** die im **Reichs-Gesetzblatt** publizirte Verk.-Ord. u[illegible] ihre Abänderungen maßgebend sein sollen. Gleichviel also ob der Bundesr[illegible] oder eine Eisenbahnverwaltung durch ein anderes Publikationsorgan Aen[illegible]

rungen zur Verk.-Ord. veröffentlichen würden, dieselben würden für Verträge, welche mit dem obligatorischen Eisenbahnfrachtbriefe abgeschlossen sind, keine Geltung haben. Es könnte dies nur dann geschehen, wenn der Bundesrath den Abs. 1 der Schlußbestimmung selbst abändert und an Stelle des Reichs-Gesetzblattes ein anderes Publikationsorgan durch die Verk.-Ord. bestimmt.

[444]) Absatz 2 bestimmt, daß jede Eisenbahnverwaltung nach dem neuesten Stande ergänzte Exemplare der Verk.-Ord. zum Verkaufe bereit zu halten hat, und die Allg. Zus.-Best. fügen ergänzend hinzu, daß Exemplare der Verk.-Ord. durch Vermittlung der Stationen käuflich zu beziehen sind. Die Vorschrift des Abs. 1 ist eine obligatorische Ordnungsvorschrift. Zuwiderhandlungen der Eisenbahnen können nicht nur im Aufsichtswege verfolgt, sondern es darf auch Ersatz des Schadens gefordert werden, der dem Interessenten durch Verweigerung des Verkaufs von Exemplaren überhaupt oder durch den Verkauf unrichtiger bezw. unvollständiger Exemplare nachweislich erwachsen ist. Freilich ist ein modicum tempus nothwendig. Denn unmittelbar mit der Veröffentlichung einer Abänderung im Reichs-Gesetzblatt kann die Eisenbahn nicht auch schon entsprechend ergänzte Exemplare zum Verkaufe bereit halten. Es muß ihr ein gewisser Zeitraum zur Herstellung der zu ergänzenden Exemplare gewährt sein. Anderenfalls müßten die Eisenbahnen durch den Bundesrath rechtzeitig in den Stand gesetzt werden, die ergänzten Exemplare zugleich mit der Veröffentlichung im Reichs-Gesetzblatt vorräthig zu halten.

Abs. 2.

Anlage B.

Vorschriften*)
über
bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände**).
(§ 50 B. 1.)

I.

(1) Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gips verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, dass die Blechkapseln sich weder selbst unter einander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 Millimeter starken, gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein; dabei darf die äussere Kiste keinen grösseren Raum als $0{,}_{06}$ Kubikmeter haben.

(2) Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmässig ausgeführte Verpackung versehen sind.

II.

Zündhütchen für Schusswaffen und für Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt, und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" etc. tragenden Zettel beklebt sein. (Wegen sprengkräftiger Zündungen vergleiche Nr. XXXV b.)

---

*) Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 9. Febr. 1895. (R.-G.-Bl. 1895 Nr. 6 S. 101.)

**) Anmerkung. Die nachstehenden Vorschriften sind, soweit sie mit den für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreichs und Ungarns, sowie der Schweiz, Luxemburgs und Belgiens vereinbarten erleichternden Vorschriften (R.-G.-Bl. 1894 S. 113 ff. und S. 403) übereinstimmen, in lateinischer Schrift gedruckt.

III.

(1) Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme etc.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holze von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

(2) Bei Streichhölzern, deren Zündköpfe ein Gemisch von gelbem Phosphor und chlorsaurem Kali enthalten, darf der Gehalt der chemisch trockenen Zündmasse an Phosphor 10 Prozent, derjenige an chlorsaurem Kali 40 Prozent nicht übersteigen. Jeder derartigen Sendung muss eine vom Fabrikanten ausgestellte Bescheinigung, dass diese Grenzen eingehalten sind, beigefügt werden.

IV.

Sicherheitszünder, das heisst solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnissmässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III (Absatz 1) gegebenen Vorschriften. (Wegen anderer Zündschnüre vergleiche Nr. XXXV a Ziffer 3.)

V.

Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und ausserdem in gleichfalls ausgeklebten, grösseren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI.

(1) Gewöhnlicher (weisser oder gelber) Phosphor muss mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt soin. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend“ und mit „Oben“ bezeichnet sein.

(2) Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen einge-

setzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als „rothen Phosphor enthaltend“ bezeichnet sein.

VII.

(1) Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

(2) Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschliessenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präparirt sind, dass sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf- beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

(3) Unter gleichen Bedingungen, wie rohes unkrystallisirtes Schwefelnatrium, werden Natronkokes (ein bei der Bereitung der Theeröle erhaltenes Nebenprodukt) zur Beförderung übernommen.

VIII.

Celloïdin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloïdinplatten so verpackt sind, dass das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

VIIIa.

(1) Schwefeläther wird nur befördert

entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweisstem Eisenblech mit höchstens 500 Kilogramm Inhalt,

oder

2. in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall

oder Glas von höchstens 60 Kilogramm Bruttogewicht, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

(2) Bei Blech- und Metallgefässen beträgt die höchste zulässige Füllung 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 1,55 Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Metallbehälter, der 15,50 Liter Wasser fasst, nicht mehr als 10 Kilogramm Schwefeläther enthalten.

(3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

IX.

(1) Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Quantitäten enthalten (Hoffmannstropfen und Collodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

1. Werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
2. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasser-

glas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

X.

(1) Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschliesslich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

   oder

2. in Blechgefässen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen verpackt sein,

   oder

3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen eingefüttert sind.

   Bei Blechgefässen beträgt die höchste zulässige Fassung 1 Kilogramm Flüssigkeit für je $0{,}_{825}$ Liter Fassungsraum des Behälters.

(2) Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 Kilogramm darf mit anderen bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstücks in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Stoffen fest eingebettet ist. Das Frachtstück darf nur in offenen Wagen ohne Decken befördert werden, und auf dem Frachtbriefe muss besonders bemerkt sein, dass das Frachtstück Schwefelkohlenstoff enthält.

XI.

(1) Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe

gelangen — nur in Metall- oder Glasgefässen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefässe müssen in der unter Nr. IX vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XIa.

Das allgemeine Denaturirungsmittel für Spiritus (mit Pyridin versetzter Holzgeist) wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dasselbe darf, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Kesselwagen) oder Fässer zur Verwendung kommen, nur in Metall- oder Glasgefäßen aufgegeben werden, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:
   a) Werden mehrere Gefäße mit diesem Stoffe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.
   b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 75 Kilogramm nicht übersteigen.
2. (1) Die Beförderung findet nur in offenen Wagen statt.
   (2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in denen das Denaturirungsmittel befördert worden ist. Derartige Gefäße sind im Frachtbriefe stets als solche zu bezeichnen.
3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche die Bestimmung unter Nr. XXXV.

XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII.

Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV.

(1) Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem vereideten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert. (Vergleiche § 50 A 4c.)

(2) Blei darf zur Verpackung von Pikrinsäure nicht verwendet und nicht mit Pikrinsäure zusammen in demselben Wagen verladen werden. Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei gedeckte Wagen dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

(3) Deinit (ein Gemisch von Pikrinsäure mit 10 bis 30 Prozent Trinitrotoluol in Pulverform) wird nur gegen eine ebenso auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit des Gemisches befördert.

XV.

Flüssige Mineralsäuren aller Art, insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser — mit Ausnahme von rother, rauchender Salpetersäure (wegen dieser vergleiche Nr. XVII) —, sowie Chlorschwefel unterliegen nachstehenden Vorschriften.

1. (1) Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

   (2) Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen diese Stoffe stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefässe, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.
5. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Kollo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Absender beziehungsweise Empfänger zu besorgen.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Kolli desfallsigen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

5. Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation beziehungsweise nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im § 70 Absatz 2 der Verkehrs-Ordnung in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Förmlichkeiten verkaufen.

XVa.

Abfallschwefelsäure aus Nitroglycerinfabriken wird nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie nach einer von dem Fabrikanten auf dem Frachtbriefe ausgestellten Bescheinigung vollständig denitrirt worden ist. Im Uebrigen finden die Vorschriften unter XV Anwendung.

XVI.

(1) Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2), 4 und 5.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XVII.

Auf den Transport von rother, rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Stoffe umgeben sein müssen.

XVIII.

(1) Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,

oder

2. in starken Eisen oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

(2) Die Büchsen und Flaschen müssen von einem fein zertheilten anorganischen Stoffe wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

(3) Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2 und 3, 4 und 5 Anwendung.

XIX.

(1) Für Firnisse und mit Firniss versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. VIIIa) und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI. nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV, 1, Absatz 1 massgebend.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XX.

(1) Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei $17{,}5$ Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens $0{,}780$ hat, oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter (auf die Meereshöhe reduzirt) im Abelschen Apparate nicht unter 21 Grad Celsius entzündliche Dämpfe giebt (Testpetroleum);

(2) die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

(3) ferner Steinkohlentheeröle, die ein geringeres spezifisches Gewicht als $1{,}0$ haben, (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol)

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu

konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,

oder

b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,

oder

c) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselbe in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf bei Verwendung von Glasgefässen 60 Kilogramm und bei Verwendung von Gefässen aus Steinzeug 75 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens $0{,}_{780}$ haben, oder dass das Petroleum der im Eingange angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXI.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei $17{,}_5$ Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als $0{,}_{780}$ und mehr als $0{,}_{680}$ haben (Benzin, Ligroin und Putzöl), sowie Lösungen von Kautschuck oder Guttapercha, die vorwiegend aus Petroleumnaphta bestehen, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

   entweder

   a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,

   oder

   b) in dichten widerstandsfähigen Metallgefässen,

   oder

   c) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

      aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.

      bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die

Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Verladung oder Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift: „Mit der Hand zu tragen“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei

17,$_{5}$ Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,$_{780}$ und mehr als 0,$_{680}$ haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

XXII.

Petroleumäther (Gasolin, Neolin etc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete, leicht entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 17,$_{5}$ Grad Celsius ein spezifisches Gewicht von 0,$_{680}$ oder weniger haben, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:
   entweder
   a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,
   oder
   b) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
      aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
      bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Strvh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.
   c) in luftdicht verschlossenen Kessel- (Bassin-) Wagen.
2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf

eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Verladung oder Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift: „Mit der Hand zu tragen“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.
9. Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV,5 Anwendung.

XXIII.

(1) Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, sowie von Formalin (einem Desinfektionsmittel, das Formaldehyd und Ameisensäure enthält) findet nur in offenen Wagen statt.

(2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.

(3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XXIV.

Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) etc. werden nur dann zum Transporte angenommen, wenn:

1. auf jedem Versandstück in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:

   entweder

   a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

   oder

   b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind,

   oder

   c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV.

Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXXIV, 1 und XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2), 4 und 5.

XXVI.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weisses und rothes Präzipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere

Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zink- und Antimonasche, gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII.

(1) Hefe, sowohl flüssige als feste, ist in Gefässen, welche nicht luftdicht geschlossen sind, zur Beförderung aufzugeben. Falls die Eisenbahnverwaltung die Aufgabe in anderen Gefässen gestattet, ist dieselbe berechtigt, von dem Absender zu verlangen, dass er sich verpflichtet:

1. keinerlei Ansprüche zu erheben, falls derartige Sendungen von den Anschlussbahnen zurückgewiesen werden;
2. für allen Schaden aufzukommen, der anderen Gütern oder dem Material in Folge dieser Transportart erwächst, und zwar gegen Vorlage einer einfachen Kostenrechnung, deren Richtigkeit in jeder Beziehung ein- für allemal zum Voraus anerkannt wird;
3. keinerlei Ansprüche wegen der in Folge der fraglichen Transportart an den Gefässen oder an deren Inhalt entstehenden Beschädigungen oder Abgänge zu erheben.

(2) Auf Presshefe finden obige Transportbeschränkungen keine Anwendung.

XXVIII.

(1) Kienruss und andere pulverförmige Arten von Russ werden nur in dichten, gegen Durchstäuben Sicherheit gewährenden Umhüllungen (Säcken, Fässern, Kisten und dergleichen) verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sich der Russ in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung kleine, in dauerhafte Körbe verpackte Tönnchen oder Gefässe zu verwenden, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

(3) Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob der Russ sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht, andernfalls wird er als frisch geglüht behandelt.

XXIX.

(1) Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,

oder

b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem, abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

(2) Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX.

(1) Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de Soie und Chappe- Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transporte zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstand von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so dass man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind aussen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

(2) Wird Seide zum Transporte aufgegeben, so muss aus

dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI.

(1) Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute, im rohen Zustande, in Form von Abfällen vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Putzlappen; ferner Seilerwaaren, Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet oder gefirnisst sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert. Diese Gegenstände dürfen nur in trockenem Zustande aufgeliefert werden, auch dürfen die Abfälle vom Verspinnen und Verweben nicht in Ballen gepreßt sein.

(2) Die genannten Gegenstände werden stets als gefettet oder gefirnisst behandelt, wenn nicht das Gegentheil aus dem Frachtbriefe hervorgeht.

(3) Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefässen zum Transporte zugelassen.

XXXII.

Fäulnissfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluss der unter Nr. LII und LIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepresstes Talg, Hörner ohne Schlauch, das heisst ohne den Hornfortsatz des Stirnbeins, in trockenem Zustande, Klauen, das heisst die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichtheile, werden in Einzelsendungen, in gute Säcke verpackt, zugelassen.
2. Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 1 nicht

genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln oder Kisten verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen.

3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:
   a) In der Zeit vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen diese Gegenstände in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Karbolsäure angefeuchtet sind, dass der faulige Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer Decke aus starkem Gewebe (sogenanntem Hopfentuche), die mit verdünnter Karbolsäure getränkt ist, und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
   b) In den Monaten November, Dezember, Januar und Februar ist eine Verpackung in Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muss jedoch ebenfalls mit einer Decke aus starkem Gewebe (Hopfentuch) und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist nöthigenfalls derart mit verdünnter Karbolsäure anzufeuchten, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
   c) Solche Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Anwendung von Karbolsäure nicht beseitigt werden kann, müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.

4. Die Beförderung der vorstehend unter Ziffer 3 nicht genannten Gegenstände dieser Art in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann Vorausbezahlung der Fracht verlangen.
6. Die Säcke, Gefässe und Decken, in und unter denen Gegenstände dieser Art befördert worden sind, werden nur dann zum Transporte zugelassen, wenn sie durch entsprechende Behandlung mit Karbolsäure den fauligen Geruch verloren haben.
7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
8. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, imgleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

XXXIII.

Schwefel wird nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

XXXIV.

Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Mais-, Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschliesslich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Presstorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne etc., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellte Waaren; desgleichen Gips, Kalkäscher und Trass, werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transporte zugelassen, dass der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV.

Falls die unter VIIIa, IX, XI, XIa, XV, XVI, XIX bis XXIII einschliesslich, sowie unter L aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 Kilogramm zum Versand kommen, ist es gestattet, die unter VIIIa, IX, XI, XIa, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschliesslich, sowie unter L aufgeführten Körper einerseits, und die unter XV (mit Einschluss von Brom bis zum Gewichte von 100 Gramm) andererseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransporte zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

XXXVa.

1. Fertige (das heißt mindestens mit dem Schießmittel geladene) Patronen für Handfeuerwaffen, jedoch mit Ausnahme der unter Nr. XXXVI aufgeführten Patronen;

2. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 50 A 4 Lit. a bis e (einschließlich) von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind (wegen Feuerwerkskörper aus Mehlpulver und ähnlichen Gemischen siehe Nr. XXXVIII und wegen bengalischer Schellackpräparate Nr. XLII);

3. Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (wegen dieser siehe Nr. IV);

4. Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Cotton-Powder), Collodiumwolle und Pyropapier, sofern diese Stoffe mit mindestens 20 Prozent Wasser angefeuchtet sind, ferner Patronen aus gepreßter (gemahlener) Schießbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge (wegen gepreßter Schießbaumwolle mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt und wegen Schießbaumwolle in Flockenform, sowie wegen Collodiumwolle, beide mit mindestens 35 Prozent Wassergehalt, siehe Nr. XXXIX und XL);

5. Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche Gemenge, wie Lithotrit und der sogenannte brennbare Salpeter; Holzpulver, das heißt ein Gemenge von nitrirtem Holze, welches durch die Nitrirung eine Gewichtsvermehrung von

höchstens 30 Prozent erfahren hat, und salpetersauren Salzen mit oder ohne Zusatz von schwefelsauren Salzen, unter Ausschluß der chlorsauren Salze; ferner Rottweiler Klein-Kaliber-Pulver (ein chemisches Pulver aus aufgelöster nitrirter Cellulose); Würfelpulver (Pulver aus warm abgepreßter Sprenggelatine), sowie rauchschwache Pulver, welche aus gelatinirter Schießbaumwolle ohne Zusatz anderer Explosivstoffe hergestellt sind, auch Plastomenit (ein aus Nitrocellulose durch Zusammenschmelzen mit festen Nitro-Verbindungen hergestelltes Pulver); sämmtlich auch in Form von Kartuschen;

6. Patronen aus Dynamit und dynamitartigen Stoffen, wie insbesondere Carbonit, Patronen aus Sprenggelatine (einer gelatinösen Auflösung von Collodiumwolle in Nitroglycerin), Patronen aus Meganit und Gelatinedynamit (einem Gemisch von durch Collodiumwolle gelatinirtem Nitroglycerin mit dem Schwarzpulver ähnlichen Gemischen, das heißt Gemischen aus Salpeter und kohlenstoffreichen Körpern, mit oder ohne Schwefel); ferner Patronen aus Kinetit (ein durch Nitrocellulose gelatinirtes Nitrobenzol, in welches unter Ausschluß anderer Substanzen ein Gemenge von salpetersaurem und chlorsaurem Kali eingeknetet ist), sofern diese Patronen aus einer für die Herstellung des betreffenden Artikels konzessionirten deutschen oder aus einer zur Versendung desselben auf deutschen Bahnen ermächtigten fremden Fabrik herstammen,

unterliegen nachstehenden Vorschriften:

A.

Verpackung.

Zu 1.

(1) Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, mit Ausnahme der unter Nr. XXXVI aufgeführten, sind zunächst partienweise in Kartons von steifer Pappe derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben in den Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Kartons mit Patronen sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete, dem Gewicht des Inhalts entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerika-

nische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Patronen darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Patronen für Handfeuerwaffen" versehen sein.

Zu 2.

(1) Feuerwerkskörper sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Bruttogewicht eines Behälters darf 90 Kilogramm nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Feuerwerkskörper" versehen sein.

Zu 3.

(1) Zündschnüre (ausschließlich Sicherheitszünder) sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Zündschnüre darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Zündschnüre" versehen sein.

Zu 4.

(1) Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Cotton-Powder), Collodiumwolle und Pyropapier — soweit

derlei Präparate nicht durch besondere Bestimmungen vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen sind — sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, so fest zu verpacken, daß eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Behälter darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

(2) Mit einem Ueberzuge von Paraffin versehene Patronen aus gepreßter (gemahlener) Schießbaumwolle sind vor ihrer Einlage in die Behälter durch eine feste Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen.

(3) Diese Patronen sowie Schießbaumwolle und andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Behälter oder in denselben Wagen verpackt werden. Schießbaumwolle sowie andere Nitrocellulose muß in wasserdichte Behälter verpackt sein.

(4) Das Bruttogewicht eines mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose gefüllten Behälters darf 90 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Schießbaumwollepatronen enthaltenden Behälters 35 Kilogramm nicht übersteigen.

(5) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Schießbaumwolle" oder „Schießbaumwollepatronen" u. s. w. versehen sein.

Zu 5.

(1) Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und die übrigen oben unter Ziffer 5 bezeichneten Pulverarten, auch in Form von Kartuschen, sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), sowie metallene Behälter (ausgeschlossen solche von Eisen) verwendet werden. Die Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben. Vor der Verpackung der Tonnen

oder Kisten muß loses Kornpulver in dichte, aus haltbaren Stoffen gefertigte, Mehlpulver in lederne Säcke geschüttet werden. Zum Verpacken von prismatischem Pulver in einzelnen Stücken sind Kästen zu verwenden, welche aus Brettern von gesundem Holze (bei Kasten zu 50 Kilogramm Pulver von mindestens 25 Millimeter Stärke) hergestellt sind. Die Seitenwände der Kasten müssen verzinkt und der Boden und Deckel durch genügend lange, verleimte Holznägel oder messingene Holzschrauben befestigt sein. Innerhalb jedes Kastens müssen sich behufs Festlegung der Pulverprismen 2 Platten von Filz oder von einem ähnlichen elastischen Stoffe, die eine an einer Kopfwand des Kastens, die andere unter dem Deckel befinden.

(2) Das Bruttogewicht eines Behälters darf 90 Kilogramm nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Pulver" versehen sein.

Zu 6.

(1) Patronen aus Dynamit und dynamitartigen Stoffen, zu deren Hülsen kein gefettetes oder geöltes, wohl aber paraffinirtes Papier verwendet sein darf, sind durch eine feste Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen, die Packete sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluß der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Auch werden solche Patronen nur in den ursprünglichen Behältern und nur in der Originalverpackung zum Eisenbahntransporte zugelassen.

(2) Das Bruttogewicht der Behälter darf 35 Kilogramm nicht übersteigen.

(3) Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonirten Aufschrift „Dynamitpatronen" u. s. w., sowie mit der Bezeichnung des Ursprungsortes (Fabrikmarke) versehen sein.

B.

Aufgabe.

(1) Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.

(2) Die Annahme von Sendungen nach solchen Stationen und Bahnstrecken, auf denen die Beförderung explosiver Gegenstände ausgeschlossen ist, ist unstatthaft.

(3) Die Annahme zur Beförderung kann, falls der Transport nicht mit Sonderzügen bewirkt wird, von vorherein auf bestimmte Tage und für bestimmte Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung, nöthigenfalls der Festsetzung der Landesaufsichtsbehörde.

(4) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes ist mit rother Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen nebst Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Gefäße auch das Bruttogewicht jedes einzelnen derselben enthalten und sind für Nitrocellulose abgesondert auszufertigen.

(5) Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung „bahnlagernd“ nicht tragen.

(6) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Gegenstände den bestehenden Vorschriften entspricht. Außerdem muß jede Sendung, welche Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen enthält, von einem unter amtlicher Beglaubigung von dem Fabrikanten ausgestellten Ursprungszeugniß begleitet sein. Auch muß jeder derartigen Sendung die Bescheinigung eines vereideten Chemikers über die Beschaffenheit und ordnungsmäßige Verpackung beigegeben werden.

(7) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Mit Nachnahme belastete Sendungen sind vom Transporte ausgeschlossen. Auch ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

(8) Jeder Transport muß — unbeschadet anderer Vereinbarungen mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen im Einzelfalle —,

sofern er auf der Aufgabebahn verbleibt,

mindestens 1 Tag;

sofern er zwar auf der Aufgabebahn verbleibt, aber für Stationen von Zweigbahnen bestimmt ist,

mindestens 2 Tage;

sofern er sich über mehrere, unter getrennter Verwaltung stehende Bahnen bewegt,

mindestens 4 Tage

vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefes bei der Abfertigungsstelle angemeldet und darf nur zu der von dieser schriftlich bestimmten Tageszeit eingeliefert werden.

(9) Transporte in Sonderzügen sind der Aufgabebahn mindestens 8 Tage vor der Aufgabe unter Bezeichnung des Transportweges anzukündigen.

C.

Transportmittel.

(1) Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoß- und Zugapparaten, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schließenden Thüren, in der Regel ohne Bremsvorrichtung verwendet werden.

(2) Güterwagen, in deren Innerem eiserne Nägel, Schrauben, Muttern u. s. w. hervorstehen, dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

(3) Die Wagenthüren und die etwa vorhandenen Fenster sind unter Verschluß zu halten und zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden.

(4) Für derartige Transporte dürfen weder Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden sind, noch solche, welche demnächst zur Revision in der Werkstätte bestimmt sind, zur Verwendung kommen.

(5) Eine Umladung von explosiven Gütern in andere Eisenbahnwagen darf unterwegs nur im Falle unabweislicher Nothwendigkeit stattfinden. Die Eisenbahnverwaltungen haben daher Vereinbarungen zu treffen, daß solche Sendungen in demselben Wagen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation befördert werden.

(6) Die mit explosiven Stoffen beladenen Wagen müssen äußerlich durch viereckige schwarze Flaggen mit einem weißen „P“ erkennbar sein, welche oben auf der Vorder- und Hinterwand oder an den beiden Längsseiten angebracht werden.

D.

Verladen.

(1) Die Behälter (Kisten, Tonnen) sind in den Eisenbahnwagen

so fest zu lagern, daß sie gegen Scheuern, Rütteln, Stoßen, Umkannten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden.

(2) Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Drittheilen ihres Ladegewichts beladen werden. Auch dürfen nicht mehr als drei Schichten über einander gelagert werden.

(3) Es dürfen nur Mengen von höchstens 1000 Kilogramm mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die explosiven Gegenstände zur Ausladung kommen sollen.

(4) Es ist untersagt, in den mit Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose, sowie mit Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen befrachteten Wagen zugleich die unter den Ziffern 1, 2, 3 und 5 aufgeführten Gegenstände, sowie Zündungen (Nr. II und XXXVb) unterzubringen. (Wegen nasser, gepreßter Schießbaumwolle vergleiche Nr. XXXIX.)

(5) Die Verladung darf niemals von den Güterböden oder Gütersteigen aus geschehen, muß vielmehr auf möglichst abgelegenen Seitensträngen und thunlichst kurz vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, bewirkt werden. Dieselbe hat durch den Absender unter Bestellung sachverständiger Aufsicht zu erfolgen. Die besonderen Ladegeräthe und Warnungszeichen (Decken, Flaggen und dergleichen) sind vom Absender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert.

(6) Die Annäherung des Publikums an die Verladungsplätze ist zu verhindern. Diese sind, wenn ausnahmsweise das Verladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten.

(7) Bei dem Verladen, insbesondere von Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen sind Erschütterungen sorgfältig zu vermeiden. Die Behälter (Kisten, Tonnen) dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden.

E.

Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt.

(1) Weder bei dem Verladen noch während des Transportes darf in oder an den mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen Feuer oder offenes Licht gehalten oder geraucht werden.

(2) Fährt innerhalb des Bahnhofes eine Lokomotive an der Ladestelle oder an bereis mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen vorüber, so müssen Feuerthür und Aschenklappen geschlossen, und darf das Blaserohr nicht verengt werden. Während der Vorüberfahrt der Lokomotive müssen die Wagenthüren verschlossen gehalten und muß der außerhalb der Eisenbahnwagen befindliche Theil der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt, auch die Verladung unterbrochen werden. Die Vorschriften dieses Absatzes sind auch beim Begegnen der Züge auf freier Strecke thunlichst zu beachten.

(3) Die beladenen Wagen dürfen sowohl auf der Verladestation als unterwegs und auf der Bestimmungsstation mit der Lokomotive nur dann bewegt werden, wenn sich zwischen ersteren und letzterer mindestens 4 nicht mit leicht Feuer fangenden Gegenständen befrachtete Wagen befinden. Als leicht Feuer fangende Gegenstände im Sinne dieser und der Bestimmung unter F Absatz 3 sind Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Holz nicht zu betrachten.

(4) Wagen mit explosiven Gegenständen dürfen niemals abgestoßen werden und sind auch zum Verkuppeln mit größter Vorsicht anzuschieben.

(5) Bei längerem Halten auf Unterwegsstationen sind die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen in möglichst abgelegene Nebengleise zu fahren. Dauert der Aufenthalt voraussichtlich länger als eine Stunde, so ist der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen, um sie in die Lage zu setzen, die ihr im öffentlichen Interesse erforderlich erscheinenden Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

F.

Bestimmung der Züge und Einstellung der mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen in die Züge.

(1) Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur da erfolgen, wo keine Güterzüge gefahren werden.

(2) Güterzügen und gemischten Zügen dürfen nicht mehr als 8 mit den in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 1 bis 6 aufgeführten

Gegenständen beladene Achsen beigegeben werden. Größere Mengen dürfen nur in Sonderzügen befördert werden.

(3) Die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen sind in die Züge möglichst entfernt von der Lokomotive, jedoch so einzureihen, daß ihnen noch 3 Wagen folgen, die nicht mit leicht Feuer fangenden Stoffen beladen sind. Mindestens 4 solcher Wagen müssen den mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen vorangehen. Letztere sind unter sich und mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln und ist die gehörige Verbindung auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, einer sorgfältigen Revision zu unterziehen. Vor und nach Wagen, in denen loses Pulver in Mengen von nicht mehr als 15 Kilogramm Bruttogewicht oder andere explosive Gegenstände in Mengen von nicht mehr als 35 Kilogramm Bruttogewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

(4) Weder an den mit explosiven Gegenständen beladenen, noch, wenn die Beförderung mit den gewöhnlichen Zügen erfolgt, an dem nächstvorangehenden und an dem nächstfolgenden Wagen dürfen die Bremsen besetzt werden. Dagegen muß der am Schluß des Zuges befindliche Wagen mit einer Bremse versehen und diese bedient sein.

G.

Begleitung der Sendungen explosiver Gegenstände.

Bei Aufgabe von mehr als einer Wagenladung ist von dem Absender Begleitung mitzugeben, welcher die spezielle Bewachung der Ladung obliegt. Die Begleiter dürfen während der Fahrt ihren Platz weder in noch auf den mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen nehmen.

H.

Benachrichtigung der Unterwegsstationen und der am Transporte betheiligten Verwaltungen.

(1) Die sämmtlichen auf der Fahrt zu berührenden Stationen, sowie das Personal der Züge, mit denen unterwegs Kreuzung oder Ueberholung stattfindet, sind durch die Bahnverwaltung von dem Abgange und dem Eintreffen der Sendungen rechtzeitig zu benachrichtigen, damit jeder unnöthige Aufenthalt vermieden und die durch die Natur des Bahnbetriebes bedingte Gefahr möglichst vermindert, auch jede andere Ursache einer solchen ausgeschlossen werde.

(2) Wenn eine Sendung auf eine andere Bahn übergehen soll,

so ist deren Verwaltung sobald als möglich von der Zuführung der Sendung in Kenntniß zu setzen.

J.

Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendungen.

(1) Die Sendungen sind dem Adressaten durch die Empfangsstation, der von einer der nächstliegenden Vorstationen unter Bezeichnung des Zuges von dem Eintreffen der Ladung Kenntniß zu geben ist, im Voraus, außerdem aber sofort nach Ankunft am Bestimmungsorte zu avisiren. Die Uebernahme hat innerhalb 3 Tagesstunden, die Entladung innerhalb weiterer 9 Tagesstunden nach Ankunft und Avisirung zu erfolgen.

(2) Begleitete Sendungen (vergleiche G), die der Empfänger nicht innerhalb der vorgeschriebenen 3 Stunden übernommen hat, sind ohne weiteren Verzug von den Begleitern zu übernehmen.

(3) Ist das Gut 12 Tagesstunden nach Ankunft nicht abgefahren, so ist es der Ortspolizeibehörde zur weiteren Verfügung zu übergeben und durch diese ohne Verzug vom Bahnhofe zu entfernen. Die Ortspolizeibehörde ist befugt, die Vernichtung anzuordnen.

(4) Bis zur Uebernahme ist die Ladung unter besonderer Bewachung zu halten.

(5) Die Entladung und etwaige Lagerung darf nicht auf den Gütersteigen oder in den Güterböden, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitensträngen oder in räumlich von den Güterböden getrennten, nicht gleichzeitig anderen Zwecken dienenden Schuppen unter Anwendung der unter D und E gegebenen Bestimmungen erfolgen.

XXXVb.

Sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektrizität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

a. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen).

1. (1) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind neben einander mit der Oeffnung nach oben in starke Blechbehälter, von denen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, daß eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

(2) Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen ihnen ist mit trockenem Sägemehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig auszufüllen. Diese Ausfüllung ist nicht erforderlich, wenn die Einrichtung der Kapseln, z. B. durch eine den Sprengsatz sicher abschließende innere Schutzkapsel, Gewähr dafür bietet, daß der Sprengsatz bei der Beförderung nicht gelockert wird.

(3) Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Behälter mit Kartonpapier dergestalt zu bedecken, daß eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Bleche ausgeschlossen ist.

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück mit einem haltbaren Papierstreifen derart zu umkleben, daß dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepreßt wird, daß sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen läßt. Je 5 solcher Blechbehälter sind in einem Umschlage aus starkem Packpapier oder in einem Karton zu einem Packete zu vereinigen.

(2) Die Packete sind sodann in eine fest gearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 Millimeter Wandstärke oder in eine starke Blechkiste derart einzuschließen, daß Hohlräume zwischen den Schachteln sowie zwischen diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Um das Entleeren der Kiste zu erleichtern, ist in jeder Schicht mindestens ein Packet mit einem festen Bande derart zu umwinden, daß das betreffende Packet mittelst dieses Bandes bequem herausgezogen werden kann.

(3) Hohlräume in der Kiste, die ein Schlottern der Packete zulassen könnten, sind mit Papierstückchen, Stroh, Heu, Werg, Holzwolle oder Hobelspänen — alles völlig trocken — auszustopfen, worauf der Deckel der Kiste, sofern diese aus Blech besteht, aufgelöthet, sofern sie von Holz ist, mittelst Messingschrauben oder verzinnten Holzschrauben befestigt wird, für die die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, daß ein Schlottern des letzteren nicht eintreten kann, ist in eine solid gearbeitete und mittelst Messingschrauben oder verzinnter

Holzschrauben zu verschließende hölzerne Ueberkiste von wenigstens 25 Millimeter Wandstärke mit dem Deckel nach aufwärts einzulegen.

(2) Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muß mindestens 30 Millimeter betragen und mit Sägespähnen, Stroh, Werg, Holzwolle oder Hobelspähnen ausgefüllt sein.

4. Nach Befestigung des zweiten Deckels, der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird der äußere Deckel mit einem Zettel beklebt, der die Worte: „Sprengkapseln — nicht stürzen" auffällig zu tragen hat.

5. Die einzelne Kiste darf an Sprengsatz nicht mehr als 20 Kilogramm enthalten. Kisten, deren Gewicht 10 Kilogramm übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten zur leichteren Handhabung versehen sein.

6. Der Frachtbrief jeder Sendung muß eine vom Absender und von einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden unter Ziffer 1 bis 5 getroffenen Vorschriften enthalten.

b. Elektrische Minenzündungen.

1. (1) Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopf sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

(2) Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 Millimeter, die der Ueberkiste nicht unter 25 Millimeter betragen.

2. (1) Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Bändern sind, höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Packete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Packets zu liegen kommen. Von diesen Packeten sind je höchstens 10 zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche

mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 Millimeter betragen darf.

(2) Die elektrischen Zündungen an Holzstäben sind in hölzerne Kisten von 12 Millimeter Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 Millimeter Stirnwandstärke, deren Länge um 8 Centimeter größer ist, als die der Zünder, derart zu verpacken, daß die Kiste höchstens 100 Zünder enthält, und daß an jeder Stirnwand die Hälfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt ist, so daß kein Zünder einen anderen oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens je 10 solcher Kisten sind in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken.

3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter a 3 bis 6 sinngemäß Anwendung.

c. Friktionszünder

sind in nachstehender Weise zu verpacken:

1. Das Reiberdrahtende eines jeden Friktionszünders ist mit einer Papierverklebung derart zu versehen, daß dieselbe über die Reiberdrahtöse greift.
2. Höchstens 50 Stück Friktionszünder sind in ein Bündel zu vereinigen. Diese Bündel sind am Zünderkopfende in Holzwolle (Wollin) und darüber in Papier zu schlagen, wogegen deren umgebogene Reiberdrahtenden zuerst in eine aufgebundene, ungefüllte und darüber in eine zweite mit Holzwolle gefüllte Papierkappe zu legen ist. Hierbei muß jedoch genau darauf gesehen werden, daß in keinem Falle die Holzwolle in direkte Berührung mit den Reiberdrähten kommen kann, um ein Hängenbleiben oder Herausreißen des Reiberdrahtes beim Herausnehmen der Zünder oder bei Herabnahme der Papierkappe zu verhüten.
3. Mehrere auf diese Art hergerichtete Bündel sind in eine einfache Kiste zu legen, deren Bruttogewicht 20 Kilogramm nicht übersteigen darf.
4. Die Hohlräume in den Kisten sind mit Papierabfällen oder Holzwolle mit großer Sorgfalt dicht auszufüllen.
5. Die Kiste selbst, deren Länge sich nach der Länge der Friktionszünder richtet, muß mindestens aus 22 Millimeter starken

Bretterwänden bestehen, welche weder Risse noch Astlöcher aufweisen, und welche zur Erzielung der nöthigen Haltbarkeit durch Verzinkung mit einander zu verbinden sind.

6. Ueber Deckel und Seitenwände der Kiste ist endlich ein die Schutzmarke enthaltendes Fabrikzeichen zu kleben.

XXXVc.

Patronen aus Sekurit (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dinitrobenzol), aus Roburit (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter, Chlordinitrobenzol und Chlordinitronaphtalin), aus Ruborit (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter und Dinitrobenzol), aus Wachspulver (einem Gemenge von chlorsaurem Kali, Carnaubawachs und Hexenmehl [Lykopodium]), aus Boswinckel'schem Sicherheitssprengstoffe (einem Gemenge aus Ammonsalpeter, Dinitrobenzol, Harzen, Paraffin, Fetten und Lacken), aus sogenanntem Favier'schen Sprengstoff (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter und Mono- oder Dinitronaphtalin), aus Dahmenit (einem Gemenge von salpetersaurem Ammonium, salpetersaurem Kali und Naphtalin) oder aus Westfalit (einem Gemenge von Salpeter mit Harz, Naphtalin und rohen Theerölen, mit oder ohne Zusatz von Lacken und Firnissen) und aus Progressit (einem Gemenge von Ammoniaksalpeter und salzsaurem Anilin mit oder ohne Zusatz von schwefelsaurem Ammoniak) werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. (1) Die Patronen sind in luftdicht verschlossene Blechbüchsen und letztere in starke Holzkisten zu verpacken.

   (2) Mit Paraffin oder Ceresin getränkte Patronen können auch durch eine feste Umhüllung von Papier in Packete vereinigt werden; die Packete sind in haltbare hölzerne Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, fest zu verpacken.

   (3) Jede Kiste oder Tonne darf höchstens 50 Kilogramm Patronen enthalten.

2. Die Kisten und Tonnen müssen mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift versehen sein.

3. (1) Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Art des Sprengstoffes und über die Beachtung der unter Ziffer 1 und 2 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

(2) Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

XXXVI.

Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, und zwar:

1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen,
2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theil aus Metall bestehen und
3. Patronen mit Papierhülsen, die einzeln in gut verschlossene Blechhülsen eingelegt sind,

(wegen anderer Patronen vergleiche Nr. XXXVa Ziffer 1) werden unter folgenden Bedingungen befördert:

a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, dass ein Ablösen der Geschosse und ein Ausstreuen von Pulver nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen aus Pappe und einem metallenen äusseren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, dass die ganze Menge des Pulvers sich in dem metallenen Patronenuntertheil befindet und durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist. Die Pappe der Patrone muss von solcher Beschaffenheit sein, dass ein Brechen beim Transporte ausgeschlossen ist.

b) Die Patronen sind zunächst in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können. Die einzelnen Behälter u. s. w. sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkisten zu verpacken, deren geringste Wandstärke nach folgenden Stufen zu bemessen ist:

Bruttogewicht der Kiste:		geringste Wandstärke:
	bis 5 Kilogramm einschliesslich	7 Millimeter
über 5 Kilogramm	„ 50 „ „	12 „
„ 50 „	„ 100 „ „	15 „
„ 100 „	„ 150 „ „	20 „
„ 150 „	„ 200 „ „	25 „

Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste um 5 Millimeter, jedoch niemals auf weniger als 7 Millimeter vermindert werden.

Etwa leer bleibende Räume sind mit Pappe, Papierabfällen, Werg, Holzwolle oder Hobelspähnen — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, daß ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist.

c) Das Gewicht einer mit Patronen gefüllten Kiste darf 200 Kilogramm nicht übersteigen.

d) Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift zu versehen. Ausserdem sind sie mit einem Plombenverschlusse, oder mit einem auf zwei Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck oder Marke), oder mit einem über Deckel und Seitenwände der Kiste geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

e) Der Absender hat im Frachtbriefe eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, dass die in diesem Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen . . . . verschlossene Sendung in Bezug auf Beschaffenheit und Verpackung den in der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter Nr. XXXVI getroffenen Bestimmungen entspricht."

XXXVII.

Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen (Flobert-Munition):

1. Kugelzündhütchen sind in Pappschachteln, Blechschachteln, Holzkästchen oder starke Leinensäckchen zu verpacken.
2. Schrotzündhütchen sind in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derartig fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können.

Die einzelnen Behälter für Kugelzündhütchen und für Schrotzündhütchen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt, und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung: „Kugelzündhütchen" oder „Schrotzündhütchen" tragenden Zettel beklebt sein.

Für Flobert-Zündhütchen ohne Kugel und Schrot gelten dieselben Verpackungsbedingungen, wie für Schrotzündhütchen.

XXXVIII.

Feuerwerkskörper, welche aus gepresstem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen, werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben dürfen keine Mischungen von chlorsauren Salzen mit Schwefel und salpetersauren Salzen, ferner von chlorsaurem Kali und Blutlaugensalz, sowie kein Quecksilbersublimat, keine Ammonsalze jeder Art, keinen Zinkstaub und kein Magnesiumpulver, überhaupt keine Stoffe enthalten, welche durch Reibung, Druck oder Schlag leicht zur Entzündung gebracht werden können, oder gar der Selbstentzündung unterliegen. Sie sollen vielmehr nur aus gepresstem Mehlpulver oder aus ähnlichen, wesentlich aus Salpeter, Schwefel und Kohle bestehenden Mischungen, ebenfalls in gepresstem Zustande, hergestellt sein. Gekörntes Pulver darf der einzelne Feuerwerkskörper nur höchstens 30 Gramm enthalten.
2. Das Gesammtgewicht des Satzgemenges der Feuerwerkskörper, welche zu einem Frachtstück verpackt sind, darf 20 Kilogramm, das gekörnte Pulver, welches sie enthalten, 2,5 Kilogramm nicht übersteigen.
3. Die einzelnen Feuerwerkskörper müssen, jeder für sich, in mit festem Papier umhüllte Kartons, oder in Pappe oder starkes Packpapier verpackt und die Zündstellen jedes einzelnen Körpers mit Papier oder Kattun überklebt sein, und zwar derart, dass jedes Stauben der Feuerwerkssätze ausgeschlossen erscheint. Die zur Verpackung dienenden Kisten müssen vollständig ausgefüllt und etwaige Lücken mit Stroh, Heu, Werg, Papierspähnen oder dergleichen so ausgestopft sein, dass eine Bewegung der Packete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist. Diese Ausfüllmaterialien müssen vollkommen rein und trocken sein, es darf daher z. B. frisches Heu oder fettes Werg zur Festlagerung der Feuerwerkskörper nicht verwendet werden. In Kisten, welche Feuerwerkskörper enthalten, dürfen andere Gegenstände nicht verpackt werden.

4. Die Kisten müssen aus mindestens 22 Millimeter starken Brettern gefertigt, die Seitenwände durch Zinken mit einander verbunden, Boden und Deckel aber durch genügend lnnge Schrauben befestigt sein; im Innern sind die Kisten mit zähem, festem Papier vollständig auszukleben. Die Aussenwände der Kisten müssen vollständig frei von anhaftenden Sätzen und Satzkrusten der Feuerwerkskörper sein. Der Fassungsraum einer Kiste darf 1,2 Kubikmeter, das Bruttogewicht 75 Kilogramm nicht übersteigen. Aeusserlich sind die Kisten mit der deutlichen Aufschrift „Feuerwerkskörper aus Mehlpulver" und dem Namen des Absenders zu versehen. Auch sind die Sendungen mit der Deklaration der einzelnen Arten von Feuerwerkskörpern zu versehen, wie Raketen, Feuerräder, Salonfeuerwerk u. s. w.
5. Jeder Sendung muss eine vom Absender ausgestellte, amtlich beglaubigte Bescheinigung über die Beachtung der oben unter 1 bis 4 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XXXIX.

Gepresste Schiessbaumwolle mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselbe ist in wasserdichte, haltbare, starkwandige Behälter fest zu verpacken. Diese Behälter müssen mit der deutlichen Aufschrift „Nasse, gepresste Schiessbaumwolle" versehen sein. Das Bruttogewicht eines Kollo darf 90 Kilogramm nicht überschreiten.
2. Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen. Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur auf solchen Strecken erfolgen, auf welchen keine Güterzüge verkehren.
3. Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Schiessbaumwolle den oben getroffenen Bestimmungen entspricht.
4. Die Schiessbaumwolle darf nur mit solchen Gütern in

demselben Wagen verladen werden, welche nicht leicht entzündlich sind.

5. Eine Unterbringung der in Nr. XXXVa Ziffer 1, 2, 3, 5 und 6 aufgeführten Gegenstände, sowie von Zündungen (Nr. II und XXXVb) mit Schiessbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt. Im Uebrigen dürfen die unter Nr. XXXVa angeführten Gegenstände unter Beachtung der für diese vorgeschriebenen besonderen Bedingungen mit Schießbaumwolle in demselben Wagen befördert werden, sofern die Schießbaumwolle gleichzeitig mit diesen Gegenständen zur Ausladung kommen soll und die Behälter der Schießbaumwolle nicht mit eisernen Bändern versehen sind.
6. Zur Beförderung von Schiessbaumwolle verwendete offene Wagen sind mit Decken zu versehen.

XL.

(1) Schiessbaumwolle in Flockenform und Collodiumwolle werden, sofern sie mit mindestens 35 Prozent Wasser angefeuchtet sind, in luftdichten Gefässen, die in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zur Beförderung angenommen.

(2) Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender und von einem vereideten Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

(3) Enthalten diese Stoffe einen niedrigeren Prozentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter Nr. XXXVa Ziffer 4 Anwendung.

XLI.

Knallbonbons werden zum Transporte zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

XLII.

Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder (Flammenbücher, Salonkerzen, Fackeln, Belustigungshölzchen, Leuchtstangen, bengalische Streichhölzer und dergleichen) müssen in Behälter aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holze von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der

Behälter völlig ausgefüllt ist. Die Behälter sind äusserlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

XLIIa.

Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im Ganzen nicht mehr als $0{,}_{75}$ Gramm Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Packet mit Papierumschlag zu verbinden.
2. Die Packete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über $1{,}_{2}$ Kubikmeter Größe, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägespähnen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Packete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und von einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLIII.

Knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im Ganzen nicht mehr als $0{,}_{5}$ Gramm Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.
2. Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über $0{,}_{5}$ Kubikmeter Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, dass zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Ma-

terial ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

XLIV.

Verflüssigte Gase — Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak, Chlor, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) — unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen) ausserdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:
   a) bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle drei Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;
   b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschliesslich des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in Kilogramm nach Massgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
   c) (1) aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.

      (2) Bei den kupfernen Versandgefässen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeeiserne Schutzkappen verwendet werden.

(3) Die Behälter müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, welche das Rollen derselben verhindert.

(4) Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) anstatt mit Ventilen auch mit eingeschraubten Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schliessen, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.

(5) Sofern die Behälter fest in Kisten verpackt sind, ist das Anbringen von Kappen zum Schutze der Ventile, sowie von Rollkränzen nicht erforderlich.

2. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen:
   a) für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je $1_{,34}$ Liter Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher $13_{,40}$ Liter fasst, nicht mehr als 10 Kilogramm flüssiger Kohlensäure oder Stickoxydul enthalten;
   b) für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je $1_{,86}$ Liter Fassungsraum des Behälters;
   c) für Chlor: 50 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je $0_{,9}$ Liter Fassungsraum;
   d) für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen): 30 Atmosphären und 1 Kilogramm Flüssigkeit jür je $0_{,8}$ Liter Fassungsraum.
3. Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme auszusetzen.
4. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein müssen, zu verwenden.

XLIVa.

Gasförmige Kohlensäure und Grubengas werden zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweiß-eisen, Flußeisen oder Gußstahl aufgeliefert werden, welche bei einer

innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure oder das Grubengas bei ihrer Auflieferung stehen. Jeder Behälter muß mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll- beziehungsweise Ablaßventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist anzugeben, daß der Druck der aufgelieferten Kohlensäure oder des Grubengases auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maße stattgefunden hat.

XLV.

Verdichteter Sauerstoff, verdichteter Wasserstoff und verdichtetes Leuchtgas werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Diese Stoffe dürfen höchstens auf 200 Atmosphären verdichtet sein und müssen in nahtlosen Cylindern aus Stahl oder Schmiedeeisen von höchstens 2 Meter Länge und 21 Centimeter innerem Durchmesser zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:
   a) bei amtlicher, alle 3 Jahre zu wiederholender Prüfung, ohne bleibende Aenderung der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, das Doppelte des Druckes ausgehalten haben, unter dem die Gase bei der Auflieferung zur Beförderung stehen;
   b) einen amtlichen, an leicht sichtbarer Stelle dauerhaft angebrachten Vermerk tragen, der die Höhe des zulässigen Druckes und den Tag der letzten Druckprobe angiebt;
   c) mit Ventilen versehen sein, die, wenn sie im Innern

des Flaschenhalses angebracht sind, durch einen aufgeschraubten, nicht über den Rand des Flaschenhalses seitlich hervorragenden Metallstöpsel von mindestens 25 Millimeter Höhe oder, wenn sie sich ausserhalb des Flaschenhalses befinden, und wenn die Behälter unverpackt aufgeliefert werden, durch fest aufgeschraubte, aus Stahl, Schmiedeeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte Kappen zu schützen sind;

d) (1) falls sie in Wagenladungen unverpackt aufgeliefert werden, so verladen sein, dass ein Rollen unmöglich ist. Nicht in Wagenladungen aufgegebene Behälter müssen mit einer das Rollen wirksam verhindernden Vorrichtung versehen sein.

(2) Erfolgt die Auflieferung in Kisten, so müssen diese die deutliche Aufschrift „Verdichteter Sauerstoff“, „Verdichteter Wasserstoff“ oder „Verdichtetes Leuchtgas“ tragen.

2. Jede Sendung muss durch eine mit einem richtig zeigenden Manometer ausgerüstete und mit dessen Handhabung vertraute Person aufgeliefert werden. Diese Person hat auf Verlangen das Manometer an jedem aufgelieferten Behälter anzubringen, so dass der annehmende Beamte durch Ablesen an dem Manometer sich davon überzeugen kann, dass der vorgeschriebene höchste Druck nicht überschritten ist. Ueber die vorgenommene Probe ist von dem Abfertigungsbeamten ein kurzer Vermerk in dem Frachtbriefe zu machen.

3. Die mit verdichteten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen, auch der Einwirkung der Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme nicht ausgesetzt werden.

4) Zur Beförderung sind bedeckt gebaute Wagen zu verwenden; die Verladung in offene Wagen ist nur dann zulässig, wenn die Auflieferung in zur Beförderung auf Landwegen besonders eingerichteten, mit Planen bedekten Fahrzeugen erfolgt.

XLVI.

Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten

April bis Oktober einschliesslich sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefässe in Holzkisten verpackt sind.

XLVII.

Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und Acetylchlorid dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in Gefässen aus Blei oder Kupfer, welche vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind;

oder

2. in Gefässen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beobachtung folgender Vorschriften:

   a) Zur Beförderung dürfen nur starkwandige Glasflaschen verwendet werden, welche mit gut eingeschliffenen Glasstöpseln verschlossen sind. Die Glasstöpsel sind mit Paraffin zu umgiessen; auch ist zum Schutze dieser Verkittung ein Hut von Pergamentpapier über den Flaschenhals zu binden.

   b) Die Glasflaschen sind, falls sie mehr als 2 Kilogramm Inhalt haben, in metallene, mit Handhaben versehene Behälter zu verpacken und darin so einzusetzen, dass sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

   c) Glasflaschen bis zu 2 Kilogramm Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen, welche durch Zwischenwände in so viele Abtheilungen getheilt sind, als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzusetzen, dass sie 30 Millimeter von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist.

   d) Auf den Deckel der unter b und c erwähnten Be-



hälter ist neben der Angabe des Inhalts das Glaszeichen anzubringen.

XLVIII.

Phosphorpentachlorid (Phosphorsuperchlorid) unterliegt den vorstehend unter Nr. XLVII gegebenen Vorschriften mit der Massgabe, dass die unter 2b angeordnete Verpackung erst bei Glasflaschen von mehr als 5 Kilogramm Inhalt erforderlich ist. Bei Flaschen bis zu 5 Kilogramm Inhalt genügt die Verpackung nach 2c.

XLIX.

(1) Wasserstoffsuperoxyd ist in Gefässen, welche nicht luftdicht verschlossen sind, aufzugeben und wird nur in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert.

(2) Falls dieser Stoff in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter wohl verpackt und in besondere, mit Handhaben versehene starke Kisten oder Körbe eingeschlossen sein.

XLIXa.

Natriumsuperoxyd ist in starken Blechbüchsen mit verlöthetem Deckel, die in eine mit verlöthetem Blecheinsatz ausgestattete, starke Holzkiste verpackt sind, aufzugeben.

L.

Präparate, welche aus Terpentinöl oder Spiritus oder anderen leicht entzündlichen Flüssigkeiten, wie Petroleumnaphta, einerseits und Harz andererseits bereitet sind, wie Spirituslacke und Sikkative, unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

1. (1) Wenn diese Präparate in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

   (2) Wenn die Versendung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern erfolgt, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Die aus Terpentinöl oder Petroleumnaphta und Harz bereiteten übelriechenden Präparate dürfen nur in offenen Wagen befördert werden.

3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

La.

(1) Gefettete Eisen- und Stahlspähne (Dreh- Bohr- und dergleichen Spähne) und Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzol aus Anilinfabriken werden, sofern sie nicht in luftdicht verschlossenen Behältern aus starkem Eisenblech verpackt zur Aufgabe gelangen, nur in eisernen Wagen mit Deckeln oder unter Deckenverschluß befördert.

(2) Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die Eisen- oder Stahlspähne gefettet sind oder nicht, andernfalls werden sie als gefettet behandelt.

LI.

Mit Fett oder Oel getränktes Papier, sowie Hülsen aus solchem werden nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

LII.

Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Beladung und Entladung haben Absender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Ladestellen nach Massgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.
2. Trockener Stalldünger in losem Zustande wird in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert, welchen der Absender zu beschaffen hat.
3 Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen, sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefässen und auf offenen Wagen, oder in Kesselwagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Beladung und Entladung Bedacht zu nehmen.
4. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
7. Die Bestimmungen über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, imgleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

LIII.

Frische Kälbermagen werden nur in wasserdichte Behälter verpackt und unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derart gesalzen sein, dass auf jeden Magen 15 bis 20 Gramm Kochsalz verwendet ist.
2. Bei der Verpackung ist auf den Boden des Gefässes sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 Centimeter hohe Schicht Salz zu streuen.
3. Im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, dass die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.
4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
5. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Dementsprechend sind die Verweisungen im § 50 A 4 der Verkehrs-Ordnung wie folgt zu ändern:

in lit. a und b die Nr. XXXVI in Nr. XXXVa,
" " c " " XXXVIb " " XXXVc,
" " d " " XXXVIa " " XXXVb und
" " XLIV " " XLIII,
" " e " " XLIII " " XLIIa.

Anlage C.

Rechnung	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben			
		Mark	Pf.		
Vorschuß					
Eingang					
Interessedeklaration					
Interessedeklaration					

5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
7. Die Bestimmungen über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung wie der An- und Abfuhr, imgleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

LIII.

Frische Kälbermagen werden nur in wasserdichte Behälter verpackt und unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derart gesalzen sein, dass auf jeden Magen 15 bis 20 Gramm Kochsalz verwendet ist.
2. Bei der Verpackung ist auf den Boden des Gefässes sowie auf die oberste Magenschicht je eine etwa 1 Centimeter hohe Schicht Salz zu streuen.
3. Im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, dass die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.
4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
5. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Dementsprechend sind die Verweisungen im § 50 A 4 der Verkehrs-Ordnung wie folgt zu ändern:

in lit. a und b	die Nr. XXXVI	in Nr.	XXXVa,
„ „ c	„ „ XXXVIb	„ „	XXXVc,
„ „ d	„ „ XXXVIa	„ „	XXXVb und
	„ „ XLIV	„ „	XLIII,
„ „ e	„ „ XLIII	„ „	XLIIa.

Anlage C.

Rechnung	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben			
		Mark	Pf.		
Vorschuß					
Eingang					
Interessedeklaration					
Interessedeklaration					

Anlage E.
(§ 58 der Verkehrs-Ordnung.)

Erklärung.

Die Güter-Abfertigungsstelle der .... Eisenbahn zu .... hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach .... von mir (uns) angenommen, nämlich:

....

....

....

Ich (wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter
unverpackt
————————————*)
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung

....

....

....

....

....

....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist.

................................, den ....ten .... 18........

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt“ oder die Worte „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung“ zu streichen.

Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Stücken bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.



Anlage E.
(§ 58 der Verkehrs-Ordnung.)

Erklärung.

Die Güter-Abfertigungsstelle der .... Eisenbahn zu .... hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach .... von mir (uns) angenommen, nämlich:

....

....

....

Ich (wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter
unverpackt
in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung *)

....

....

....

....

....

....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist.

............, den ......ten .... 18......

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt" oder die Worte „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung" zu streichen.

Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Stücken bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Anlage F.
(§ 64 der Verkehrs-Ordnung.)

Nachträgliche Anweisung.

.... den ......ten...................... 18......

Die Güter-Abfertigungsstelle der .... Eisenbahn zu .... ersuche(n) ich (wir), die mittelst Frachtbrief, d. d. .... den ......ten.............. 18...... zur Beförderung

an ....

zu ....

aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilogramm

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine (unsere) Adresse dahier zurückzuliefern,
2. an .... in ....
   Station .... der .... Eisenbahn
   zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

Anlage G.
(Zusatzbestimmung V zu § 64
der Verkehrs-Ordnung.)

Antrag auf nachträgliche Nachnahmebelastung.

.... den 189

Die $\frac{\text{Güter}}{\text{Eilgut}}$-Abfertigungsstelle der .... Eisenbahn

zu .... ersuche .. $\frac{\text{ich}}{\text{wir}}$, auf die von $\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ mittelst Frachtbriefes von .... den .... 189 .. zur Beförderung an .... zu .... aufgelieferte Sendung, bestehend in ...., eine (weitere) Nachnahme im Betrage von .... Mark, wörtlich .... (im Ganzen demnach von .... Mark) von dem Empfänger einzuziehen.

$\frac{\text{Ich}}{\text{Wir}}$ verpflichte $\frac{\text{mich}}{\text{uns}}$, alle durch die Ausführung dieser nachträglichen Anweisung entstehenden Kosten zu tragen, auch die tarifmäßige Nachnahmeprovision zu zahlen, wenn die Einziehung der Nachnahme vom Empfänger nicht erfolgen kann.

(Unterschrift.)

Sachregister.

(Die Zahlen bedeuten die Seiten.)

A.

B.

F.

H.

J.

K.

L.

M.

S.

T.

U.

W.

Z.



Druck von Hallberg & Büchting in Leipzig



